-7- 750F

La Défense Nationale de chaque grande puissance comprend, de nos jours, un service chargé de surveiller et d'étudier les observations d'objets volants non identifiés, plus couramment appelés dans le monde entier « soucoupes volantes ».

Jusqu'ici cependant aucun responsable de ces services officiels n'avait ouvert ses dossiers au grand public. En écrivant « **Face aux Soucoupes Volantes** » le **capitaine Edward J. Ruppelt,** qui dirigea pendant deux ans le Projet Blue Book, organisme créé par l'U.S. Air Force pour faire face à ce problème, a rompu la consigne du silence. Il a eu en mains quelques 4.500 rapports; il a discuté leur contenu avec les témoins des cas observés, avec les savants, astronomes, physiciens et psychiatres les plus qualifiés, avec les plus hautes autorités des États-Unis.

Tant d'erreurs ont été dites et écrites, a estimé Ruppelt, qu'il est temps de faire connaître au monde tous les faits expliqués ou inexplicables. Près de 95 % des rapports sur les soucoupes volantes peuvent être actuellement expliqués. Mais lorsqu'un radar saisit un objet volant non identifié, qu'un observateur terrestre le voit au même endroit, qu'un avion à réaction décolle pour le chasser, que le pilote le voit à son tour et obtient un contact avec son radar de bord, et que l'objet s'éloigne avec une sorte d'impudence, il n'y a pas d'explication possible. IL SE PEUT QUE LA TERRE SOIT VISITÉE PAR DES VÉHICULES INTERPLANÉTAIRES. SEUL LE TEMPS PERMETTRA DE L'AFFIRMER OU DE LE NIER.

« **Face aux Soucoupes Volantes** » d'Edward J. Ruppelt révèle les observations de l'Armée de l'Air américaine et ses efforts pour résoudre l'une des plus grandes énigmes de notre temps.

Capitaine Edward J. RUPPELT

FACE AUX SOUCOUPES VOLANTES

FRANCE-EMPIRE

CAPITAINE EDWARD J. RUPPELT

FACE AUX SOUCOUPES VOLANTES

EDITIONS FRANCE-EMPIRE

FACE AUX SOUCOUPES VOLANTES

Cet ouvrage a été publié aux Etats-Unis sous le titre :
« THE REPORT ON UNIDENTIFIED
FLYING OBJECTS »
par DOUBLEDAY & Cy Inc. NEW YORK

Edward J. RUPPELT
Ancien chef du Project Blue Book

FACE AUX SOUCOUPES VOLANTES

Traduit de l'américain par R. JOUAN

ÉDITIONS FRANCE - EMPIRE
68, rue Jean-Jacques Rousseau — PARIS (1er)

Copyright © 1956, by Edward Ruppelt
© 1958 by Editions France-Empire
Tous droits de reproduction et d'adaptation réservés pour tous les pays
IMPRIMÉ EN FRANCE

PREFACE

Toutes les grandes nations possèdent actuellement un service d'enquête sur les U.F.O. (unidentified flying objects), comme on les désigne dans les pays anglo-saxons, ou M.O.C. (mystérieux objets célestes), comme on les nomme en France, ou encore « soucoupes volantes » selon leur appellation la plus populaire dans le monde entier. Cette expression n'a d'ailleurs rien d'exclusif, la forme des M.O.C. revêtant, selon les témoins, les diverses apparences suivantes : anneau, assiette creuse, balance, ballon, banane, bocal, botte, boule, carotte, champignon, cigare, cloche, cône renversé, croissant, cul de bouteille, cylindre, demi-cigare, disque, entonnoir, fuseau, globe, hémisphère, lentille, lune, melon, meule, œuf, olive, pièce de monnaie, plat ovale, poire, pot de chambre, ruban, sac, saucisse, serpent, soucoupe, soupière, sphère, têtard, tonneau, tube, verre et wagon.

En France, dès 1951, des officiers du Bureau scientifique de l'état-major général de l'Air ont été spécialisés pour suivre la question des M.O.C. Les bases et les formations de l'armée de l'Air ont reçu des instructions leur prescrivant de faire établir par les témoins civils

ou militaires d'un objet céleste non identifié un compte-rendu objectif et détaillé. La prise en chasse de ces objets est autorisée chaque fois qu'elle n'entraîne aucun risque d'accident. Le personnel militaire est invité à photographier et si possible à cinématographier les phénomènes éventuels.

Indépendamment des observations signalées par la presse, 71 *rapports ont été reçus et étudiés de* 1951 *à* 1955 *par le Bureau scientifique de l'Air. Quatre seulement, soit 5,5 % ont été classés dans la catégorie « non identifiés », les autres ayant reçu une explication naturelle.*

En Grande-Bretagne, l'Air Ministry qui, comme en France, ne dispose d'aucun appareil spécial d'observation, a expliqué 95 *% des rapports qui lui sont parvenus par la présence d'avions en vol, une réflexion du soleil sur un avion qui serait invisible autrement, des ballons météo, des météores lumineux ou des planètes, des oiseaux.*

Aux Etats-Unis, l'U.S. Air Force, qui créa dès 1947 *un service spécialisé dans l'étude des rapports sur les U.F.O., lui a donné, à partir de* 1951*, la forme d'une étude permanente et systématique. Baptisé PROJECT BLUE BOOK, ce service dépend de l'Air Technical Intelligence Center et est installé à la Wright Patterson Air Force Base de Dayton, dans l'Ohio.*

De 1947 *à* 1957*, le nombre des rapports analysés s'est élevé à* 5.700*. De plus de* 20 *% jusqu'en* 1953*, le pourcentage des « non identifiés » est tombé, du fait de l'organisation de plus en plus efficace du service, aux environs de* 5 *%. Cependant, reconnaît l'U.S. Air Force, si aucune* preuve physique *véritable n'a établi l'existence de véhicules spatiaux provenant d'autres planètes, aucune explication valable ne peut être donnée pour un faible pourcentage d'observations.*

Bien des livres ont déjà été consacrés aux « soucoupes volantes ». Les faits présentés l'ont rarement été avec

toute l'objectivité nécessaire. Une information fragmentaire, une imagination incontrôlée ou un scepticisme dangereux les ont trop souvent déformés. Il était temps que l'opinion publique mondiale ait enfin accès aux dossiers officiels.

A part la modification du nom de certains témoins ou de certaines localités, pour des raisons de discrétion ou de sécurité faciles à comprendre, ce livre est identique au rapport que le capitaine Edward J. Ruppelt aurait pu rédiger après avoir dirigé pendant deux ans le Project Blue Book, pris connaissance de milliers d'observations d'U.F.O., interrogé leurs témoins, discuté la question avec les savants les plus éminents.

Voici donc les faits, tous les faits dans leur intégralité. Et maintenant, ami lecteur, à vous de juger.

E.F.E.

CHAPITRE PREMIER

L'HISTOIRE DES « SOUCOUPES VOLANTES »

Au cours de l'été de 1952, un *F-86*, intercepteur à réaction, tira sur une soucoupe volante. Ce fait, comme beaucoup d'autres, n'a jamais été publié. J'étais alors, chef du *Project Blue Book,* organisme de l'aviation chargé d'étudier et de vérifier les rapports sur les objets volants non identifiés (*Unidentified Flying Objects,* ou U.F.O., mot créé pour remplacer celui de « soucoupe volante »).

Le *F-86* en question appartenait à une base d'avions de chasse où l'on voyait beaucoup de ces « objets ». Le commandant du groupe, un colonel, croyait à leur existence. Il avait foi dans les pilotes qui en avaient poursuivi avec leurs appareils, lui-même en avait vu sur l'écran de ses radars. En revanche, le capitaine chargé de son bureau de renseignements n'y croyait pas, mais estimait que les faits signalés méritaient une étude soignée. Il examinait chacun d'eux avec une intelligence, une logique, qui me firent fréquemment rechercher son concours.

Un matin, ce capitaine me téléphona à mon bureau

du *Project Blue Book*, à la base de Dayton, dans l'Ohio, pour me demander si je comptais bientôt aller chez eux.

— Dans une semaine, lui répondis-je.

— Ne manquez pas de venir me voir, me dit-il. Rien ne presse particulièrement, mais j'aurai quelque chose d'intéressant à vous montrer.

Intrigué, je l'invitai à s'expliquer. Il refusa de le faire par téléphone et rejeta même l'idée de m'envoyer un télégramme chiffré, ce qui me surprit, cette méthode permettant de tout exprimer.

Huit jours plus tard, je décidai de me rendre à la base de chasse et comptai y arriver vers le milieu de la journée. Mais je manquai une correspondance. Pour annuler ce contretemps, l'officier de renseignements vint me chercher avec un *T-33*.

Dès que nous eûmes décollé, je l'interrogeai par le téléphone intérieur, tant j'étais impatient de savoir ce qu'il avait à me raconter. Mais ce téléphone ne fonctionnait pas très bien et mon compagnon me dit finalement d'attendre l'arrivée à la base où je pourrais lire moi-même un rapport.

Il y avait donc un rapport? Alors, pourquoi ne l'avait-il pas envoyé à *Project Blue Book* comme à l'habitude?

D'autres personnes se trouvaient dans son bureau et m'accueillirent par la classique question : « Quoi de neuf sur le front des soucoupes volantes? » Dans mon impatience, j'allais interroger le capitaine quand il me tira par la manche et me fit signe d'attendre que nous fussions seuls.

Les autres partis, il ferma soigneusement la porte, puis sortit de son coffre-fort un épais rapport du modèle réglementaire.

— Il n'en existe pas d'autre exemplaire, me dit-il, j'ai reçu l'ordre de détruire toutes les copies. Celui-là a été conservé à votre intention.

On devine la curiosité avec laquelle je l'ouvris.

Quelques semaines auparavant, vers 10 heures du matin, un radar, installé près de la base, avait repéré un objectif non identifié et fort étrange, car il approcha très vite — à peu près à 1 100 km/h — et ralentit ensuite jusqu'à 150 km/h. L'objet se trouvait au nord-est de la base, au-dessus d'une région très faiblement habitée. Ce radar ne possédait malheureusement pas le dispositif permettant de mesurer l'altitude. Il n'indiqua donc que la direction et la distance. Deux *F-86* reçurent l'ordre de décoller.

Le radar les repéra dès qu'ils furent en l'air et les opérateurs entreprirent de les guider vers l'objectif, mais celui-ci commença alors à s'effacer de l'écran. Certains attribuèrent le phénomène au fait que l'objet perdait rapidement de l'altitude et sortait ainsi du faisceau du radar. D'autres pensèrent, au contraire, qu'il s'élevait très vite. Cette seconde interprétation fut adoptée et l'on dit aux *F-86* de monter à 12 000 mètres. Avant qu'ils pussent atteindre cette altitude, l'objet disparut complètement de l'écran.

Les chasseurs explorèrent à 12 000 mètres sans rien voir. Au bout de quelques minutes, le contrôleur leur ordonna de poursuivre la recherche, l'un à 6 000 mètres, l'autre à 1 500. Ils obéirent sans délai.

Au moment où le second, parvenu à 1 500 mètres, effectuait sa ressource, le pilote aperçut une lueur sur l'avant et en dessous de lui. Il se dirigea vers ce point. En approchant, il distingua tout-à-coup quelque chose qu'il prit pour un ballon de sondage; mais il comprit presque aussitôt qu'il se trompait, le prétendu ballon gardait sa distance bien que le pilote volât à une vitesse voisine du « mach ».

Il poussa de nouveau sur le manche pour piquer vers l'objet. Il s'en rapprocha rapidement jusqu'à une distance qu'il estima inférieure à 1 000 mètres et le vit

distinctement. L'objet, aperçu par en dessus, ressemblait à un ballon de sondage, il avait une forme plate et ronde, celle d'une soucoupe. « Un "pet-de-nonne" sans cavité au centre », précisait le pilote.

La distance ne diminuait plus, l'objet avait dû reprendre de la vitesse. Le pilote augmenta lui-même son allure pour le suivre. Un peu inquiet cependant, il appela son camarade qui volait à 6 000 mètres. Vainement. Il essaya alors de prendre contact avec le contrôleur au sol; sa radio ne portait plus assez loin, il volait trop bas.

Il suivit ainsi l'objet pendant environ deux minutes et en vint à moins de 500 mètres. Mais la distance se mit alors à croître, lentement tout d'abord, puis plus rapidement. Le pilote, comprenant qu'il ne le rejoindrait pas, se demanda ce qu'il fallait faire.

Il se décida quand la distance redevint voisine de 1 000 mètres; tentant la seule chose en son pouvoir pour essayer d'arrêter l'U.F.O., il tira... Presque aussitôt, l'objet monta en chandelle. Au bout de quelques secondes, il avait disparu. Le pilote atteignit 3 000 mètres, appela de nouveau l'autre *F-86* et réussit, cette fois, à communiquer avec lui. Ils se rejoignirent et rallièrent la base.

En quittant son appareil, le pilote se rendit tout droit au bureau des opérations. Le seul fait d'avoir tiré l'obligeait à présenter un rapport à son chef d'escadrille. Mais les circonstances qu'il exposa causèrent une sorte de sensation. Le chef d'escadrille alerta le colonel commandant le groupe et l'officier des renseignements. Pour quelque raison inconnue, il existait un « conflit de personnalités » entre le pilote et son chef d'escadrille. Celui-ci mit immédiatement toute l'histoire du pilote en doute, l'accusant d'avoir « tiré pour le plaisir et imaginé cette histoire fantastique pour se couvrir ».

Il fit appeler d'autres pilotes de l'escadrille, dont le

médecin du groupe, pour « témoigner ». Tous savaient très bien que, dans certaines circonstances, un pilote peut « dérailler », mais tous déclarèrent qu'ils n'avaient jamais observé le moindre symptôme d'une défaillance mentale chez leur camarade. Seul, le chef d'escadrille maintint son opinion que celui-ci était « psycho » et il la justifia en citant certains exemples, qualifiés d' « incidents mineurs » par le rapport.

Finalement, on convoqua l'autre pilote qui avait participé à la sortie. Celui-ci déclara qu'il n'avait entendu aucun des appels prétendûment lancés par son compagnon. Le chef d'escadrille sauta triomphalement sur ce fait, mais l' « accusé » riposta en disant que, peut-être dans son trouble, il n'avait pas employé la bonne longueur d'onde. On lui demanda s'il avait vérifié ou changé celle-ci quand, après avoir perdu de vue l'objet, il réussit à entrer en contact avec l'autre *F-86*. Il ne parvint pas à s'en souvenir.

A la suite de cet interrogatoire, l'officier des renseignements rédigea le rapport réglementaire sur la vue d'un U.F.O. Au moment où il allait l'expédier, on lui ordonna de n'en rien faire. Il alla alors trouver le colonel pour lui en demander la raison.

S'il s'agissait d'une erreur, lui dit le chef de groupe, le rapport soulèverait une agitation tout à fait indésirable. Dans le cas contraire, le fait présentait une importance capitale pour *Project Blue Book*. Aussi ne prendrait-il sa décision qu'après en avoir discuté avec son adjoint. Il lui confirma son interdiction d'envoyer le rapport et, par la suite, il lui ordonna de le détruire.

— Qu'en pensez-vous? me demanda le capitaine.

Tout me paraissant tourner autour d'un conflit de personnalités, je fus incapable de me former une opinion, pensant seulement que le rapport, s'il était vrai, constituait le document le plus intéressant que j'eusse

reçu jusque-là. Je retournai donc sa question à mon interlocuteur.

— Je connais tous les intéressés, me répondit-il, et ne peux admettre qu'il se soit agi d'une aberration mentale chez le pilote. Je n'ai pu vous envoyer ce rapport à cause de l'interdiction faite par le colonel, mais je tenais à vous le montrer.

Il le brûla ultérieurement.

L'incident est caractéristique. Le pilote vit effectivement quelque chose et tira, mais, quelque soin qu'on apporte à étudier son témoignage, il est impossible d'identifier positivement ce « quelque chose ». Ce peut être une hallucination, ce peut être aussi quelque véhicule venu de l'espace interplanétaire. Pour nous, c'est un « U.F.O. ».

L'histoire des U.F.O. commence au lendemain du 24 juin 1947, lorsque tous les journaux des Etats-Unis parlèrent pour la première fois de « soucoupes volantes ». Neuf objets très brillants, ayant la forme d'un disque, avaient été aperçus par Kenneth Arnold, homme d'affaires de Boise, dans l'Idaho, alors qu'il volait, à bord de son avion personnel, au voisinage de Mount Rainier, dans l'Etat de Washington. Les journalistes, usant de la licence habituelle à leur profession, s'emparèrent de la description faite par Arnold du mouvement de ces objets : « Analogue à celui d'une soucoupe flottant sur de l'eau », pour les baptiser du nom de « soucoupes volantes ». Depuis, l'expression figure dans la plupart des langues du monde.

Pendant un certain temps, on l'utilisa uniquement pour décrire les objets en forme de disque qu'on voyait se déplacer dans le ciel à des vitesses fantastiques, mais on ne tarda pas à l'appliquer à d'autres objets, qui n'avaient plus la forme de disque. Aujourd'hui, on l'emploie communément pour tous les objets aperçus dans le ciel qui ne peuvent être identifiés.

Une « soucoupe volante » peut donc être un groupe de lumières, une lumière isolée, une sphère ou tout autre volume et avoir une couleur quelconque. Elle peut planer, se déplacer très vite ou très lentement, voler à haute ou basse altitude, tourner de 90° ou disparaître quasi instantanément.

Le terme, évidemment, prête à confusion quand on l'applique à des objets de toutes les formes et se comportant de manières extrêmement diverses. Aussi les militaires lui préfèrent-ils le nom plus général, quoique moins pittoresque, d'objets volants non identifiés ou, plus brièvement, d'U.F.O. Ils n'emploient l'expression « soucoupe volante » qu'avec des gens qui n'en connaissent pas d'autre ou dans un sens ironique.

Quelques semaines après l'apparition des premières « soucoupes volantes », en date du 24 juin 1947, l'aviation militaire créa un organisme pour vérifier et étudier tous les rapports relatifs à des objets de ce genre. L'attitude des hommes qui composèrent cet organisme passa d'un sentiment proche de la panique, au début, à celui du mépris le plus absolu pour quiconque prononçait les mots de « soucoupe volante ». Cette attitude méprisante prévalut du milieu de 1949 au milieu de 1950. Au cours de cette période, ils crurent que le public subissait les conséquences de la « guerre des nerfs ».

Au début de 1950, les travaux de cet organisme furent même interrompus ou, du moins, ralentis considérablement. Si l'on ne parle plus de « soucoupes volantes », raisonnaient les autorités, le public les oubliera et elles disparaîtront définitivement de ses préoccupations. Ce raisonnement se révéla faux; au lieu de cesser, les rapports sur les U.F.O. prirent au contraire de l'ampleur. Des pilotes de lignes aériennes ou militaires, des généraux, des savants et des dizaines d'autres gens en signalèrent et avec beaucoup plus de détails que précédemment. Les radars, construits pour assurer la défense

contre les avions, commencèrent à repérer des objectifs étranges et apportèrent ainsi une confirmation technique aux observations humaines.

Aussi l'intérêt officiel se réveilla-t-il. Au début de 1951, le major-général Charles P. Cabell, directeur du service de renseignements de l'aviation militaire, ordonna de procéder à une étude pour faire le point de la situation.

A cette époque, j'étais revenu dans l'aviation depuis six mois. Au cours de la seconde guerre mondiale, j'avais été bombardier et opérateur de radar sur un *B-29*, ce qui m'avait conduit dans l'Inde, en Chine, puis dans le Pacifique. J'y gagnai quelques décorations, puis, les hostilités terminées, je revins à mes études, tout en continuant à faire partie de la réserve de l'aviation et à m'entraîner.

Peu de temps après avoir obtenu mon diplôme d'ingénieur aéronautique, je fus rappelé au service actif à l'occasion de la guerre de Corée, et affecté à l'*Air Technical Intelligence Center*, à la base Wright-Patterson, à Dayton, dans l'Ohio. L'A.T.I.C. est chargé d'obtenir des renseignements sur les avions et les engins téléguidés étrangers. L'enquête sur les U.F.O. relève également de ce Centre. Au reçu de l'ordre du major-général Cabell, on me demanda d'effectuer l'étude réclamée.

Celle-ci terminée, je me rendis au Pentagone pour la présenter au major-général Samford, qui avait remplacé le général Cabell dans l'intervalle.

L'A.T.I.C. reçut bientôt l'ordre de créer un bureau spécial pour s'occuper des U.F.O. Etant devenu un spécialiste, en quelque sorte, on m'en confia la direction. Ce bureau reçut un nom de code : *Project Blue Book*. Mon personnel et moi parcourûmes près de 800 000 kilomètres, enquêtâmes sur des dizaines de rapports, en en analysâmes plusieurs milliers d'autres.

Ce personnel demeura toujours insuffisant pour l'ampleur de la besogne, bien que j'eusse une dizaine de personnes sous mon autorité, sans compter de nombreux conseillers techniques dans tous les domaines de la science. Nous étions secondés par un vaste réseau comprenant les officiers de renseignements de toutes les bases aériennes, toutes les stations de radar de l'aviation, réparties dans le monde entier, et tout le corps des observateurs terrestres. Nous recevions des rapports sur tous les types d'U.F.O. concevables, faits par n'importe quelles personnes.

Mais que voyaient exactement celles-ci? Beaucoup de choses parfaitement explicables le plus souvent : des ballons, des aéroplanes, des étoiles, etc., auxquelles les circonstances faisaient momentanément perdre leur aspect familier. Ces illusions sont, le plus ordinairement, provoquées par des conditions inhabituelles d'éclairage. Un ballon semble « une boule de feu » au coucher du soleil. Un avion, jusque-là invisible à l'œil nu, réfléchit soudain les rayons solaires et prend l'aspect d'une « boule d'argent ». Des pilotes d'intercepteurs *F-94* chassent Vénus dans la journée et se battent contre des ballons pendant la nuit.

Bien d'autres objets familiers peuvent paraître étranges à cause d'une aberration soudaine de l'esprit humain. Une étoile ou une planète, observée quotidiennement, prend tout à coup « une énorme vitesse sur une trajectoire extravagante ». Une traînée de vapeur, laissée par un avion à réaction volant à très haute altitude, devient une « soucoupe volante », bien qu'on en ait vu de semblables une centaine de fois.

Des psychologues expliquent ces aberrations par un phénomène analogue à la contagion mentale bien connue qui s'exerce dans les foules. « Tout le monde désire monter sur la scène », a dit le grand comédien Jimmy Durante. Pour ma part, j'ai la conviction qu'un pourcentage déterminé de rapports proviennent de gens

qui voient des soucoupes volantes parce que d'autres en ont vues.

Cette « volonté de voir » peut avoir, chez certains, des racines très profondes, presque de caractère religieux. Consciemment ou non, ils veulent que les U.F.O. soient réels et proviennent de l'espace interplanétaire. Effrayés par la menace d'une destruction atomique ou par des peurs moins graves, ils agissent comme si les hommes se trouvaient impuissants à sauver l'humanité. Ils cherchent le salut au-delà du globe terrestre, formant l'hypothèse gratuite que les êtres montant les soucoupes volantes sont plus sages et plus évolués que nous ne le sommes. De tels êtres, raisonnent-ils, ont vécu, peut-être même dépassé l'âge atomique. Ils peuvent donc nous enseigner le secret de leur survivance. Devant la menace d'une destruction, leur planète a pu s'unir et faire porter tous ses efforts non plus sur une préparation de la guerre, mais sur le seul progrès technique et social. Pour des gens qui pensent ainsi, tout projecteur se reflétant sur un nuage, ou toute étoile brillante, constitue un astronef.

Si tous les rapports reçus au cours des dix années passées avaient été attribuables à cette « lubie psychologique », le *Project Blue Book* n'eût jamais été créé. Il doit son existence à une autre catégorie de rapports : celle des « inconnus ». Sa procédure se base sur un principe psychologique bien établi, à savoir que toute réaction des sens exige un stimulus. Quand on déclare avoir vu un U.F.O., c'est qu'on a réellement vu quelque chose. Les hallucinations pures sont extrêmement rares.

Ce stimulus, dans ce cas spécifique, peut être n'importe quoi aperçu normalement dans le ciel : ballons, aéroplanes, corps astronomiques sont les plus fréquents. Il peut aussi s'agir d'oiseaux ou d'insectes mais, habituellement, ceux-ci se trouvent à une distance telle qu'on les reconnaît aisément. Les faux soleils, les mirages, les

gros aérolithes et une quantité d'autres objets volants inhabituels peuvent également constituer des stimuli.

Au *Project Blue Book*, le problème consistait à identifier ces stimuli. Nous avions des méthodes permettant de localiser, à n'importe quel moment, tout ballon lancé de n'importe quel point des Etats-Unis. Il en était à peu près de même pour les avions. La position indiquée par les observateurs nous aidait à découvrir s'il s'agissait de corps astronomiques. Un fichier abondamment documenté et des renseignements sur l'état du temps, soigneusement tenus à jour, nous donnaient la possibilité de déterminer s'il ne pouvait être question de faux soleils, de papiers emportés par des tourbillons, de météores, etc.

C'était là une besogne bien fastidieuse. Notre intérêt s'éveillait seulement quand nous nous trouvions devant un rapport rédigé par quelque observateur inspirant confiance et dans lequel nous ne découvrions aucun stimulus. Les rapports de ce genre m'amenaient, parfois, à comparaître devant les plus hautes autorités américaines, désireuses de se renseigner. Ces rapports étaient classés « Inconnus ».

Le qualificatif impliquait que l'observateur n'était affecté d'aucune aberration psychologique et qu'après enquête très poussée il avait été impossible d'identifier l'objet aperçu. Le rapport devait également être « bon », c'est-à-dire provenir d'un observateur compétent et offrir des précisions suffisantes. Sur plusieurs milliers de rapports reçus par l'Aviation, 15 à 20 % entraient dans cette catégorie.

On lit parfois, dans les journaux, des informations de ce genre : « Madame Unetelle secouait un chiffon par la fenêtre, hier, à 10 heures du matin, lorsqu'elle vit une soucoupe volante », ou bien : « M. Untel, roulant, la nuit dernière, entre telle et telle localité, a aperçu une lumière qu'il estime provenir d'une soucoupe

volante. » De semblables rapports ne peuvent être qualifiés de « bons ». Quand nous en recevions, nous y imprimions un cachet : « Renseignements insuffisants pour l'appréciation », et les classions aussitôt. A côté de ce dossier, il y en avait un autre, marqué « C. P. », ce qui voulait dire « Crackpot » (« Hâbleries »), où nous placions les récits des gens qui avaient vu atterrir des soucoupes volantes, avaient parlé à leur équipage, les avaient visitées, etc.

En revanche, voici l'exemple d'un « bon » rapport classé « inconnu » :

Le 24 juillet 1952, deux colonels aviateurs décollèrent, avec un *B-25*, de la base d'Hamilton, près de San Francisco, pour se rendre à Colorado Springs. La journée était très belle, il n'y avait pas un nuage au ciel.

Les colonels venaient de franchir la Sierra Nevada, entre Sacramento et Reno, et volaient, cap à l'est, à 3 300 mètres, sur « Vert 3 », la grande route aérienne conduisant à Salt Lake City. A 15 h. 40, ils se trouvaient au-dessus de la région du Carson Sink, lorsque l'un d'eux remarqua trois objets sur l'avant et un peu sur la droite. Ces objets ressemblaient à trois *F-86*, naviguant en V. Dans ce cas, ils se tenaient à une altitude trop basse, d'après la réglementation de la circulation aérienne, mais, par temps très clair, les pilotes ne surveillent pas leur hauteur avec une attention bien scrupuleuse.

Quelques secondes plus tard, il fut possible de bien les distinguer. Il ne s'agissait pas de *F-86*, mais de trois ailes en delta, d'une couleur argentée très vive, sans queue et sans verrière de pilotage. Seule, une nervure bien nette, s'étendant d'une extrémité à l'autre, rompait l'uniformité de la partie supérieure, triangulaire, de l'aile.

Presque immédiatement, les trois deltas firent une légère évolution sur la gauche et défilèrent devant le

Page 12 sur 153

B-25 à une vitesse terrifiante, que les colonels estimèrent au moins au triple de celle d'un *F-86*. Ils en eurent une excellente vue, les étranges deltas passèrent entre 400 et 800 mètres de leur appareil.

Après l'atterrissage à Colorado Springs, les deux officiers signalèrent leur rencontre au service de renseignements de la Défense aérienne. On leur objecta qu'il pouvait s'agir de *F-86*. Ils répondirent qu'ils connaissaient suffisamment ces derniers avions pour les reconnaître. La Défense aérienne nous transmit le rapport.

Nous demandâmes aussitôt au service compétent de nous faire savoir si des avions militaires avaient pu se trouver dans la région au moment signalé. La réponse fut négative.

Les colonels ayant déclaré qu'il s'agissait d'ailes en delta, nous nous enquîmes de la position des appareils de cette sorte possédés par l'Armée et par la Marine. Tous ceux de la Marine, peints en couleur argentée, se trouvaient sur la côte orientale. Il en existait bien quelques-uns sur la côte occidentale, mais ils étaient peints en bleu et n'avaient pu se trouver aux environs de Carson Sink. Quant à l'Armée, elle n'en possédait qu'un et il était alors incapable de voler.

Les ballons pouvant revêtir, parfois, les formes les plus étranges, nous effectuâmes des vérifications de ce côté. Elles restèrent vaines.

Une rapide enquête, effectuée sur les deux colonels, nous apprit qu'il s'agissait de pilotes expérimentés, avec plusieurs milliers d'heures de vol. Ils étaient alors affectés au Pentagone, à des postes leur permettant de reconnaître tout ce que les Etats-Unis font voler en n'importe quel endroit du monde.

Tous deux possédaient des amis qui avaient « vu des soucoupes volantes », mais ils avaient, l'un et l'autre, manifesté ouvertement leur scepticisme. Après cette expérience, cependant, ils changèrent d'opinion.

Personne ne peut expliquer ce qu'ils aperçurent au-dessus du Carson Sink. Naturellement, il est toujours possible de faire des hypothèses. Peut-être s'imaginèrent-ils, à tort, être suffisamment près pour bien examiner les objets? Peut-être s'agissait-il de *F-86* dont le service compétent ignorait les mouvements et qui étaient sortis de leur secteur? Les colonels pouvaient, aussi, avoir eu une hallucination?

Cependant, il existe une certaine probabilité mathématique pour qu'aucune des solutions envisagées ci-dessus ne soit valable. Quand on se livre à ce genre de spéculations sur des centaines d'observations, la probabilité d'aboutir à une réponse juste tend rapidement vers zéro.

Les colonels virent peut-être ce qu'ils déclarèrent, c'est-à-dire un type d'avion inconnu d'eux...

Voici un autre rapport qui ne laisse même pas place à ce genre de suppositions et qui n'admet pas d'autre qualificatif que celui d' « inconnu ».

Le 20 janvier 1952, à 19 h. 30, deux sergents-chefs, tous deux spécialistes du renseignement, suivaient une allée de la base de Fairchild, près de Spokane, dans l'Etat de Washington.

Tout à coup, ils aperçurent un grand objet, de forme sphérique et de couleur bleu pâle, qui approchait, venant de l'est. Ils s'arrêtèrent pour l'examiner, plusieurs U.F.O. ayant été signalés par des officiers de cette base, au cours des mois précédents.

L'objet avançait à une vitesse assez rapide mais cependant modérée, dans un plan horizontal. Il passa au nord de l'endroit où se trouvaient les sergents; quand il disparut à l'ouest, ils observèrent qu'il possédait une longue queue bleue. A aucun moment, ils n'entendirent de bruit. Ils repérèrent certains points du paysage au-dessus desquels l'objet était passé et estimèrent le temps qu'il avait mis pour aller de l'un à l'autre, puis le lendemain, mesurèrent les angles entre ces repères.

Quand nous reçûmes ce rapport, à l'A.T.I.C., notre première idée fut que les sergents avaient vu un grand météore, car j'avais attribué à cette cause tous les précédents rapports parvenus de cette base. Mais il nous fallut revenir bientôt sur cette opinion. Au moment de l'observation, le ciel était bouché à partir du plafond de 1 400 mètres sur une épaisseur de 1 800 mètres. Or, les météores ne descendent jamais aussi bas.

Quelques calculs rapides donnèrent des résultats fantastiques. Si l'objet se trouvait juste à la base des nuages, il était à 3 000 mètres des observateurs et se déplaçait à plus de 2 000 km/h. Il ne pouvait s'agir d'un avion à réaction, par suite de l'absence de bruit, ni d'un projecteur, car il n'en existait pas à la base aérienne, ni des phares d'une auto, ceux-ci ne pouvant produire le genre de lueur décrite par les sergents. On les interrogea, pourtant, sur ce dernier point, à titre de précaution. Ils avaient déjà observé des centaines de reflets de phares d'auto sur les nuages, la chose vue par eux n'appartenait certainement pas à cette catégorie.

Impossible donc d'avancer une supposition quelconque. L'objet aperçu par ces deux sergents demeure non identifié.

Ce sont deux excellents exemples de rapports classés « inconnus ». Jusqu'ici quelques-uns seulement ont été publiés. En effet, nous avions pour politique de répondre franchement aux questions de la presse, mais de ne pas aller au-delà. Si elle ignorait un incident, elle ne pouvait, évidemment, nous interroger à son sujet. Du coup, il demeurait ignoré du public.

Depuis que la première soucoupe volante a été aperçue dans le ciel, tous les journaux et la plupart des magazines ont publié des articles sur ces phénomènes. Rien que pendant un semestre de 1952, 148 des prin-

cipaux quotidiens du monde leur ont consacré plus de 16 000 articles ou informations. Le sujet, sans doute celui qui est traité de la manière la moins scientifique à notre époque, a donné lieu à d'ardentes discussions dans des sociétés savantes où l'on trouve habituellement plus d'objectivité.

La vérité sur ce que l'on sait des U.F.O. n'a émergé qu'en de rares occasions de tout ce fatras d'informations et de palabres. Le grand public n'a été récompensé du vif intérêt qu'il leur manifeste que par des renseignements faux ou erronés dans la plupart des cas.

Il est grand temps de lui donner des renseignements exacts. Voici donc l'histoire véritable et complète des U.F.O., telle que j'ai pu la connaître par mes fonctions.

CHAPITRE II

L'ÈRE DE LA CONFUSION COMMENCE

Le 23 septembre 1947, le directeur du *Air Technical Intelligence Center* (Centre des renseignements techniques de l'Aviation), un des services les plus spécialisés, répondait par écrit à une demande verbale du général commandant les Forces aériennes. Celui-ci avait demandé qu'une étude soit entreprise sur les rapports signalant des objets volants non identifiés. Dans cette lettre, le directeur de l'A.T.I.C. affirmait : « Les phénomènes signalés sont bien réels. » Il proposait la création d'un bureau spécial, permanent, pour s'occuper de cette étude.

Telle fut l'origine du *Project Sign*, auquel succédèrent le *Project Grudge*, puis le *Project Blue Book*. L'Aviation s'engagea ainsi dans la controverse la plus générale et la plus passionnée qu'elle eût encore connue et qu'elle connaîtra sans doute. Elle n'en est pas encore sortie.

Le directeur de l'A.T.I.C. utilisait le mot « phénomène ». La suite des événements a montré que le terme n'était pas particulièrement bien choisi. Mais à la date

à laquelle il écrivait, ses spécialistes étaient convaincus de pouvoir répondre, au bout de six mois, d'un an tout au plus, à la question : « Que sont les U.F.O.? » Ils ne se demandaient pas : « Les U.F.O. existent-ils? » Non. Pour eux, l'unique problème consistait à savoir si ces objets avaient une origine russe ou provenaient de l'espace interplanétaire. Dans les deux cas, il fallait observer le secret le plus absolu. Le nouveau bureau reçut un personnel soigneusement choisi.

En fait, l'aviation s'intéressait aux U.F.O. depuis juin 1947, quand Kenneth Arnold parla pour la première fois des soucoupes volantes.

Les dires originaux d'Arnold ont été déformés, transformés par la littérature à laquelle ils donnèrent naissance. Même le livre qu'il a écrit : *The Coming of the Saucers*, diffère sur plusieurs points de ses déclarations à l'Aviation. Cet incident se trouvant à l'origine de tout, j'ai procédé à une enquête approfondie à son sujet, consulté les anciens articles de journaux, les rapports officiels, interrogé mes prédécesseurs. En comparant ces renseignements avec ceux donnés par les gens qui avaient entendu le récit de la bouche même d'Arnold aussitôt après l'événement, je crois avoir reconstitué le fait dans toute son exactitude.

Le 24 juin 1947, Arnold décolla de Chehalis, dans l'Etat de Washington, avec l'intention de se rendre à Yakima. Vers 15 heures, il arriva au voisinage de Mount Rainier. Un *C-46* du Marine Corps s'était perdu dans cette région. Arnold décida de le rechercher pendant un moment. Il regardait donc le sol lorsque, tout à coup, il remarqua une série d'éclats lumineux sur sa gauche. Désireux d'en découvrir la source, il aperçut un cordon de neuf objets très brillants, en forme de disque, dont il estima la longueur entre 12 et 15 mètres. Ils passaient du nord au sud, sur l'avant de son avion, et volaient en échelon inversé, c'est-à-dire le guide occupant une position plus élevée que les autres. En avançant, ils serpentèrent entre les pics montagneux, disparaissant même, à un moment, derrière l'un d'eux. Chacun avait un mouvement sautillant, analogue, déclara Arnold, à celui d' « une soucoupe avançant sur de l'eau ».

Pendant que ces objets restaient en vue, Arnold mesura leur vitesse, en marquant leur position et la sienne, avec l'heure, sur sa carte. Après son atterrissage, il fit les calculs et constata que cette vitesse atteignait environ 2 700 km/h. Il estima qu'ils s'étaient trouvés entre 30 et 40 kilomètres de lui et avaient parcouru 75 kilomètres en 102 secondes.

A l'A.T.I.C., deux camps se constituèrent. Pour les uns, Arnold avait vu des avions à réaction ordinaires volant en formation. Cette opinion s'appuyait sur la limitation des possibilités physiques de l'œil humain. Celui-ci, normalement, ne distingue pas un objet dont l'angle sous-tendu est inférieur à deux dixièmes de seconde d'arc. On ne voit pas, par exemple, un ballon de football à plusieurs kilomètres, mais, quand on rapproche ce ballon, il devient visible lorsque l'angle sous-tendu atteint cette valeur. Le raisonnement de ce camp était donc le suivant : Arnold a déclaré que les objets avaient une longueur de 12 à 15 mètres. Ils devaient être beaucoup plus rapprochés qu'il ne le dit, sans quoi il ne les eût pas distingués du tout. S'ils étaient plus rapprochés, le calcul de la vitesse est erroné. Au lieu de se déplacer à 2 700 km/h, ils le faisaient environ à 650 km/h, c'est-à-dire à la vitesse d'un avion à réaction. Il n'y a aucune raison pour croire qu'il puisse s'agir d'autre chose. Si les objets ont paru avoir un mouvement sautillant, c'est parce qu'Arnold les a vus à travers des couches d'air surchauffé, la déformation est analogue à celle produite par l'air chaud s'élevant d'une route par grand soleil.

L'autre camp raisonnait de manière toute différente. Il se basait sur le fait qu'Arnold connaissait la position des objets quand il les repéra. Après tout, il avait l'habitude de voler au-dessus des montagnes et la région des Cascade Mountains lui était parfaitement familière. D'ailleurs, il les avait vus disparaître *derrière* un pic. C'était la preuve péremptoire qu'ils se trouvaient bien à la distance estimée par lui, donc que la vitesse calculée de 2 700 km/h était exacte. D'autre part, aucun avion ne pouvait serpenter entre les pics dans la courte période observée par Arnold. L'argument sur l'acuité visuelle renforçait la théorie selon laquelle il s'agissait d'aéronefs interplanétaires. En effet, s'il avait vu les objets à une distance de 30 à 40 kilomètres, ceux-ci devaient avoir une longueur d'une soixantaine de mètres et non d'une quinzaine, comme il le déclarait.

En 1947, l'histoire parut fantastique; aujourd'hui, elle est seulement l'un des rapports de la catégorie « Inconnus ». Si les faits sont exacts, si Arnold vit effectivement les U.F.O. disparaître *derrière* un pic, le problème subsiste tout entier. Mais il y a toujours des « si » dans les rapports de ce genre.

Les auteurs qui ont tissé la légende des soucoupes volantes ne sont pas demeurés dans le cadre des simples faits de l'incident Arnold. Ils ont fait intervenir le *C-46* du Marine Corps. Pour eux, les soucoupes volantes aperçues abattirent cet appareil, recueillirent les corps des membres de l'équipage et des passagers et les emportèrent à la Faculté de Médecine supérieure de la planète Vénus. Comme preuve, ils appliquent le même raisonnement illogique auquel ils ont recours pour presque tout. Les autorités militaires n'ayant pas publié la photographie des cadavres, c'est donc qu'il n'y eut pas de cadavres. Or, il y eut des photographies et aussi des cadavres. Mais, par égard pour les familles, de telles photographies ne sont jamais publiées.

La personnalité d'Arnold paraît constituer la raison de toute l'excitation soulevée par cette première nouvelle sur les soucoupes volantes. Les journaux signalent souvent des faits étranges, mais jamais avec le même tapage qui a accompagné celui-là. Les articles sur l' « abominable homme des neiges » ou sur les « monstres de Malaisie » figurent dans les dernières pages des quotidiens. Si l'histoire d'Arnold ne fut pas publiée sous d'énormes manchettes, elle le fut pourtant « à la une ». J'en eus l'explication alors que j'effectuais une enquête, en Californie, au printemps de 1952.

Je m'étais établi dans une base aérienne où se trouvait une escadrille de chasseurs-bombardiers. Par un ami commun, je rencontrai un pilote connaissant Arnold et qui, reporter de son métier civil, s'était occupé de l'affaire, à ses débuts. A ce moment, me dit-il, toutes les rédactions eurent la conviction qu'il s'agissait d'une mystification et voulurent publier la nouvelle comme telle. Mais, plus elles étudièrent les faits, plus elles enquêtèrent sur la personnalité d'Arnold, plus elles se persuadèrent que celui-ci disait la vérité. Non seulement il était d'une intégrité morale indiscutable, mais aussi un excellent pilote de montagne, connaissant tous les coins et recoins de sa région. La vitesse de 2 700 km/h, calculée par lui, constituait l'élément le plus fantastique de son histoire.

— Quand Arnold nous expliqua comment il y était parvenu, me dit le pilote, nous ajoutâmes aussitôt foi à ses dires.

Aussi, les rédacteurs, étant arrivés à la conclusion qu'il ne s'agissait pas d'une mystification, furent très vivement impressionnés et manifestèrent un enthousiasme qui se répandit comme une traînée de poudre. L'aviation ayant tout de suite nié que les objets mystérieux pussent lui appartenir, l'histoire prit un carac-

tère si sensationnel que tous les journaux du monde la publièrent en première page.

Une des premières théories émises prétendit qu'Arnold avait vu des tourbillons de neige, arrachés aux montagnes par le vent. Je posai donc la question et m'entendis répondre un « Impossible! » catégorique. Mon interlocuteur m'expliqua :

— J'ai vécu pendant plusieurs années dans le Pacific Northwest et ai plusieurs centaines d'heures de vol au-dessus de cette région. Il est impossible de trouver de la neige pulvérulente très bas, dans ces montagnes, en juin. Personnellement, je crois qu'Arnold a bien vu une espèce d'aéronefs qui n'appartiennent pas à notre planète.

Il ajouta que deux autres observations avaient été faites le lendemain du jour où Arnold aperçut les neuf disques. Il connaissait leurs auteurs et m'assura qu'ils n'étaient pas d'un caractère à prendre facilement des vessies pour des lanternes. Il offrit même de me conduire à Boise, avec un *T-6*, pour m'entretenir avec eux, car ils n'avaient jamais adressé de rapport à l'autorité militaire, mais je ne pus pas accepter.

D'autres incidents se produisirent dans les quelques jours qui suivirent celui d'Arnold. Le 28 juin, le pilote d'un *F-51* volait près du lac Meade, dans le Névada, quand il aperçut une formation de cinq ou six objets circulaires, sur sa droite. Il était environ 15 h. 15.

La même nuit, vers 21 h 20, quatre aviateurs militaires, deux pilotes et deux officiers de renseignements de la base de Maxwell, à Montgomery, dans l'Alabama, virent une lumière très brillante traverser le ciel. Ils l'aperçurent juste au-dessus de l'horizon, elle « zigzagua » vers eux avec des instants de très grande vitesse. En parvenant à leur verticale, elle fit un virage de 90° et disparut en direction du sud.

A Milwaukee, une femme vit « dix flammes bleues » passer au-dessus de sa maison, se déplaçant vers le sud. Un conducteur d'autobus de Clarion, dans l'Iowa, aperçut un objet qui rayait le ciel et que douze autres suivirent en quelques secondes. Près de White Sands, au Nouveau-Mexique, des gens circulant en automobile virent une lumière pulsatoire passer d'un horizon à l'autre en trente secondes. Une ménagère de Chicago en distingua une « avec des jambes ».

La semaine commençant le 4 juillet 1947 connut un record qui ne devait être battu qu'en 1952. La région de Portland, dans l'Orégon, en constitua le centre. A 11 heures, les occupants d'une voiture, près de Redmond, virent quatre objets, en forme de disque, rayer le ciel près du Mont Jefferson. A 13 h 05, un policeman, qui se trouvait dans le parc à autos du commissariat principal de Portland, constata que les pigeons s'agitaient, comme s'ils étaient effrayés. En levant les yeux, il aperçut cinq grands objets en forme de disque dont deux se dirigeaient vers le sud, et trois vers l'est, à très grande vitesse, paraissant osciller autour de leur axe latéral. Quelques minutes plus tard, deux autres policemen, anciens pilotes, signalèrent trois des mêmes objets, volant en file. Du port, on annonça que quatre hommes en patrouille avaient vu trois à six disques « ayant la forme d'enjoliveurs chromés », se déplaçant avec une rapidité très grande, en oscillant également. Les habitants de Portland les aperçurent également. L'un d'eux en vit un se diriger vers l'est et deux vers le nord. A 16 h 30, une femme téléphona qu'elle venait de voir passer dans le ciel quelque chose ressemblant « à une pièce neuve d'un dixième de dollar ». Un homme en signala deux, un allant vers le sud-est, l'autre vers le nord-est. A Milwaukee, on les vit se diriger vers le nord-ouest. A Vancouver, des policiers en virent de vingt à trente.

La première photographie fut prise le 4 juillet, à

Seattle. Elle connut une vaste publicité, mais la preuve fut faite qu'il s'agissait d'un ballon-sonde.

Cette même nuit, l'équipage d'un avion des United Airlines volant près d'Emmett, dans l'Idaho, en aperçut cinq.

« Cinq « choses », écrivit le pilote dans son rapport, minces et unies sous le dessous et paraissant rugueuses sur le dessus, se silhouettèrent au soleil couchant peu après le décollage de Boise, à 20 h 04. Nous les vîmes très nettement, et les suivîmes sur environ 70 kilomètres en direction du nord-est. Elles disparurent alors, sans que nous puissions dire si elles s'éloignèrent ou se désagrégèrent. Nous ne pouvons dire, non plus, si elles étaient rondes, ovales, ou d'une forme analogue, mais nous sommes sûrs qu'il ne s'agissait ni d'avions, ni de nuages, ni de fumées. »

Le 6 juillet, un sergent-chef de Birmingham, dans l'Alabama, distingua plusieurs « lumières ténues, brillantes » qui se déplaçaient dans le ciel, et il photographia l'une d'elles. Le 6, l'équipage d'un *B-25* vit un objet brillant, en forme de disque, « bas à 9 heures ». C'est un des rares cas où l'objet ait été aperçu en dessous de l'avion. A la base de Fairfield-Suisun, en Californie, un pilote vit quelque chose traverser en quelques secondes les trois quarts du ciel. Cet objet oscillait également sur son axe latéral.

D'après les anciens de l'A.T.I.C., la première observation qui suscita vraiment l'intérêt de l'aviation fut faite à la base de Murdoc, centre d'essais très secret situé dans le désert de Mohave, en Californie. A 10 h. 10, un pilote préparait l'essai de l'*XP-84*, alors à son premier stade, lorsqu'il leva les yeux vers le nord et aperçut ce qu'il prit au premier abord pour un ballon-sonde se déplaçant vers l'ouest. Après l'avoir observé pendant un certain temps, il changea d'avis. On lui avait donné connaissance du vent régnant à haute altitude, et l'objet avançait contre ce vent. Le pilote estima que, s'il s'agissait d'un avion normal, il se trouvait à une altitude comprise entre 3 000 et 3 600 mètres, et se déplaçait à 300 ou 350 km/h. Il avait une forme sphérique et une couleur jaunâtre, déclara-t-il.

Dix minutes auparavant, plusieurs autres officiers et hommes de la base avaient vu trois objets similaires, sauf que leur couleur tirait plus sur l'argenté. Ils se déplaçaient vers l'ouest.

Deux heures plus tard, un groupe de techniciens, qui se trouvaient sur le Rogers Dry Lake, près de la base de Murdoc, observèrent un autre U.F.O. Ils rédigèrent le rapport suivant :

« Le 8 juillet 1947, à 11 h 50, nous étions dans une voiture d'observation dans le secteur 3, Rogers Dry Lake, pour suivre deux *P-82* et un *A-26*, volant à 6 000 mètres qui devaient procéder à un essai de siège éjectable. Nous remarquâmes un objet rond, ayant la couleur de l'aluminium, qui nous parut d'abord un parachute. Notre première impression fut qu'il s'était produit une éjection prématurée d'un siège, mais ce n'était pas le cas. L'objet se trouvait en dessous de 6 000 mètres et tombait à une vitesse environ trois fois supérieure à celle du parachute d'essai que nous vîmes s'ouvrir trente secondes après la découverte de l'objet. En tombant, celui-ci se déplaçait légèrement au nord de l'ouest vrai, contre le vent prévalant. Nous ne pûmes déterminer la vitesse horizontale, mais elle nous sembla inférieure à la vitesse maximum d'un *F-80*.

« Lorsque l'objet atteignit une altitude permettant d'observer sa silhouette latérale, il se présenta sous une forme nettement ovale, avec, à la partie supérieure, deux projections qui pouvaient être des ailerons minces ou des caboches. Elles se croisaient par intervalles, suggérant une rotation ou une oscillation lente.

« Nous n'observâmes ni fumée, ni flammes, ni arcs

d'hélice, ni bruits de moteur, ni aucun moyen de propulsion visible ou plausible. La couleur évoquait celle d'une toile peinte en aluminium, mais moins vive que celle d'un dôme de parachute.

« Lorsque l'objet parvint en ligne avec le sommet des montagnes, nous le perdîmes de vue. Il demeura visible pendant quatre-vingt-dix secondes environ. Sur les cinq personnes de la voiture, quatre l'ont vu.

« A notre avis il s'agit d'un objet construit par la main de l'homme, comme le démontrent sa silhouette et son fonctionnement apparent.

« Il ne peut être question d'une hallucination, ni d'une quelconque aberration des sens. »

Exactement quatre heures plus tard, le pilote d'un *F-51* volait à 6 000 mètres d'altitude, à une soixantaine de kilomètres au sud de la base de Murdoc, lorsqu'il aperçut : « un objet plat, réfléchissant la lumière ». Il ne distingua ni ailes, ni aileron vertical. Tout d'abord, l'objet se trouvait au-dessus de lui et il essaya de s'en rapprocher, mais le *F-51* ne put monter assez haut. Les bases aériennes des environs, interrogées, répondirent qu'elles n'avaient aucun avion en l'air à ce moment.

A la fin de juillet 1947, l'aviation décréta le secret le plus absolu au sujet des U.F.O. Seuls quelques officiers de grade élevé, au Pentagone, furent désormais tenus au courant. La situation était jugée sérieuse, très sérieuse même. Les autorités désiraient une solution rapide à toutes les enquêtes. Or, s'il existait autant de théories que de personnes, elles pouvaient se classer en deux grandes catégories : terrestres ou extra-terrestres. Dans la première, les Russes venaient en tête et l'*XF-5-U-1* de la Marine, la « crêpe volante », bon second. Le souci de ne négliger aucune hypothèse me fut démontré par une note personnelle du chef de l'A.T.I.C. à un spécialiste civil : « Etes-vous absolument certain que la Marine ait mis le *XF-5-U-1* au rebut? » Dans la seconde, on

trouvait toute la gamme des suppositions, les astronefs tenant la première place, suivis, de loin, par des animaux de l'espace interstellaire.

Cette confusion ne dura que quelques semaines. L'enquête se resserra en direction des Soviets et prit un caractère plus méthodique.

A la fin de la deuxième guerre mondiale, les Allemands possédaient divers types d'avions et de projectiles téléguidés d'un genre extrêmement nouveau et encore aux stades préliminaires. Mais c'étaient les seuls engins capables d'exécuter des performances comparables à celles que signalaient les observateurs d'U.F.O. Or, les Russes, comme les autres alliés, obtinrent alors toutes les informations possibles sur les progrès réalisés par l'Allemagne. Ils poussaient frénétiquement le développement de ces idées, on le savait, d'où l'alarme, qui paraissait justifiée par le fait qu'on voyait surtout les U.F.O. au voisinage du centre d'essais de Murdoc, du terrain militaire de White Sands, et des usines où l'on fabriquait les bombes atomiques.

On alerta les agents de renseignements, en Allemagne, pour essayer d'établir le degré d'avancement des divers projets allemands. Restait la possibilité, naturellement, que les Soviétiques eussent découvert quelque conception aéronautique nouvelle permettant de réaliser des performances du genre de celles attribuées aux soucoupes volantes.

Pendant ce temps, les rapports continuaient à affluer, venant principalement de la côte du nord-ouest mais aussi, pratiquement, de tous les Etats.

Tout d'abord, il n'y eut pas d'efforts coordonnés pour recueillir les renseignements. On agit sous l'impulsion des nouvelles annoncées par la radio ou par les journaux, sauf le Centre des renseignements techniques, les services militaires n'osèrent pas procéder à des enquêtes sans avoir reçu d'instructions. Mais tout se transforma

bientôt. Un ordre général ordonna d'enquêter sur toute observation d'U.F.O., de recueillir toutes informations et de les transmettre directement à l'A.T.I.C., à Wright Field. Hélas! on omit d'expliquer la raison de cette mesure. Cette absence d'explication et le fait que les renseignements devaient être adressés au principal bureau de l'état-major de l'Air stimulèrent les imaginations. Beaucoup de ceux qui n'avaient pas d'opinion jusque-là en eurent désormais une, bien arrêtée.

L'ère de la confusion continuait, et les premières déclarations à la presse ne furent pas de nature à y mettre fin. Tandis que l'A.T.I.C. s'attelait sérieusement à sa tâche, des « personnages haut placés » se moquaient ouvertement des U.F.O.

— Jusqu'ici, devait déclarer, en juillet 1947, l'officier des « public relations » de Wright Field, au représentant d'un service de presse international, nous n'avons rien découvert qui puisse confirmer l'existence des soucoupes. Nous ne pensons pas qu'il s'agisse d'engins téléguidés. En l'état actuel des choses, nous estimons nous trouver devant un phénomène naturel ou devant l'élucubration de quelque imagination surchauffée.

Les « spécialistes » de la légende ont écrit que les autorités essayaient ainsi, délibérément, d'augmenter la confusion pour dissimuler les faits véritables. C'est inexact, il s'agissait simplement d'un manque de coordination. Mais si l'aviation avait effectivement voulu accroître la confusion, elle n'eût pu mieux y réussir.

Un lieutenant-colonel, adjoint au chef d'état-major de la 4ᵉ Air Force, fit, en août 1947, une déclaration qui reçut une très large diffusion :

— Il n'y a aucune raison pour croire à l'existence de soucoupes volantes dans la région de Tacoma, pas plus que dans n'importe quelle autre.

Il faisait allusion à un incident, dit le Mystère de l'île Maury, qui donna lieu à un des rapports les plus détaillés de cette première période. Ce rapport avait été rédigé par divers services, les deux officiers de renseignements qui avaient commencé l'enquête ayant été tués en cours de route.

L'histoire commença le 31 juillet 1947, lorsque le lieutenant Frank Brown, officier de renseignements à la base d'Hamilton, en Californie, reçut un coup de téléphone de quelqu'un que j'appellerai Simpson. Celui-ci avait rencontré Brown à l'occasion d'une précédente enquête, et il désirait porter un autre fait intéressant à sa connaissance. Il était en contact avec deux policiers du port de Tacoma. L'un d'eux avait aperçu six U.F.O. au-dessus de son embarcation et des morceaux de métal en étaient tombés. Simpson possédait quelques-uns de ces morceaux.

Le lieutenant Brown jugea en effet l'affaire intéressante, demanda à son chef l'autorisation d'aller enquêter et partit, moins d'une heure plus tard, avec le capitaine Davidson, à bord d'un *B-25*. A leur arrivée à Tacoma, ils se rendirent à l'hôtel habité par Simpson. Ils trouvèrent celui-ci en compagnie d'un pilote civil de ses amis. Simpson leur expliqua qu'un éditeur de Chicago lui avait demandé, avec un chèque de 200 dollars à l'appui, d'enquêter sur l'affaire et de lui en réserver l'exclusivité. Mais cette affaire lui paraissant un peu trop délicate : il désirait s'effacer derrière les militaires. Ceci dit, il convoqua les deux policiers du port qui ne tardèrent pas à les rejoindre à l'hôtel.

Je les appellerai Jackson et Richards, bien que ce ne soient pas leurs véritables noms.

En juin 1947, déclara Jackson, sa vedette patrouillait près de l'île Maury, île du Puget Sound, à environ cinq kilomètres de Tacoma. En plus de l'équipage, son fils et le chien de celui-ci se trouvaient à bord. La journée était grise, avec un plafond épais à environ 700 mètres

d'altitude. Soudain, tous aperçurent six objets, ayant la forme d'un « pet-de-nonne », juste en dessous des nuages, arrivant droit sur l'embarcation. Ils se rapprochèrent et s'arrêtèrent en arrivant à environ 150 mètres au-dessus de celle-ci. L'un paraissait en difficulté et les autres tournaient autour de lui. Comme ils étaient très près, chacun put bien les examiner. Leur diamètre atteignait une trentaine de mètres, et celui du trou central, sept environ. Ils étaient argentés et ne faisaient absolument aucun bruit. Chaque objet portait de grands hublots à sa périphérie.

Un des cinq qui tournaient, dit Jackson, se rapprocha du sixième et parut entrer en contact avec lui pendant quelques minutes. Jackson prit alors des photos. Lorsque les deux objets se séparèrent, il y eut un « bruit sourd » et, dans l'instant suivant, des morceaux d'un métal extrêmement léger se détachèrent du trou central. Pendant qu'ils tombaient en feuille morte, vers l'eau, d'autres, en matière plus dure, semblable à de la pierre, s'abattaient en partie sur l'île Maury. Le fils de Jackson fut blessé au bras, son chien tué, l'embarcation avariée. Jackson se dirigea vers l'île pendant que les U.F.O. s'éloignaient à grande vitesse. Il ramassa plusieurs morceaux de métal sur le rivage puis essaya d'appeler de l'aide par radio. Une forte interférence, inexplicable, l'empêcha de prendre contact avec la police de Tacoma, dont le centre se trouvait à peine à cinq kilomètres. Jackson pansa son fils sommairement, regagna le port, et rendit compte à son supérieur direct qui était Richards. Celui-ci refusa de croire l'histoire jusqu'à ce qu'il fût allé lui-même sur l'île et eût vu le métal.

Jackson n'en avait pas fini. Le lendemain, un visiteur mystérieux vint lui conseiller d'oublier tout ce qu'il avait vu. Ce même jour, les photos furent développées. On y distinguait les six objets mais les pellicules étaient

voilées, comme si elles eussent été exposées à quelque radiation inconnue.

Simpson intervint alors pour signaler qu'un informateur anonyme, avait prévenu les journaux de Tacoma par téléphone de ce qui se passait dans sa propre chambre d'hôtel. Or, en dehors de Simpson, seuls son ami le pilote et les deux policiers du port étaient au courant de la réunion. Simpson avait effectué vainement une fouille pour découvrir si des microphones n'étaient pas dissimulés dans la chambre.

Les officiers de renseignements posèrent quelques brèves questions à Jackson et à Richards puis se retirèrent en refusant d'emporter le moindre morceau de métal, manifestant même, d'après certains auteurs qui ont rapporté cet incident, une grande hâte à partir et une sorte de crainte de toucher les fragments de l'U.F.O., comme s'ils eussent su quelque chose à leur sujet. Ils rejoignirent la base de McChord, près de Tacoma, où se trouvait leur *B-25*, et s'entretinrent avec l'officier de renseignements de cette base, avant de décoller pour rallier Hamilton. Ils s'étaient fait une idée assez nette de ce que pouvaient être les U.F.O. et, heureusement, la communiquèrent à leur collègue de McChord. Quelques heures plus tard, les deux officiers étaient morts.

Le *B-25* s'écrasa près de Kelso, dans l'Etat de Washington. Seuls le chef de bord et un passager se sauvèrent en parachute. Les journaux laissèrent entendre que l'appareil avait été saboté et transportait du matériel très secret. Les autorités de McChord confirmèrent ce dernier point. La publicité autour de l'accident cessa très rapidement et l'énigme de l'île Maury ne fut jamais résolue pour le public. On raconta, par la suite, que les deux policiers du port avaient disparu mystérieusement peu de temps après.

Ils pouvaient disparaître, en effet, car cette histoire

n'était qu'une mystification, peut-être la meilleure mais en tout cas la plus sordide de toutes celles enregistrées par les annales des U.F.O. Voici un passage du rapport officiel :

« Tous deux (les deux policiers) avouèrent que les morceaux de pierre n'avaient rien de commun avec les soucoupes volantes. L'ensemble n'était qu'une mystification. L'envoi de fragments (au rédacteur en chef d'un magazine) fut une farce... Un des policiers écrivit (à ce rédacteur) que la pierre pouvait provenir d'une soucoupe volante, parce que c'était ce que celui-ci désirait entendre. »

Ce rédacteur était le même qui avait offert 200 dollars à celui que j'ai appelé Simpson pour le charger de l'enquête.

Le rapport contenait d'autres détails. Aucun des deux policiers ne put jamais produire les photos. Ils prétendirent les avoir « égarées ». Ce fut l'un d'eux qui informa les journaux. Jamais Jackson ne reçut de visiteur mystérieux. Ils n'appartenaient ni l'un ni l'autre à la police du port mais possédaient seulement deux embarcations décrépites avec lesquelles ils recueillaient le bois en dérive sur le Puget Sound. L'écrasement de l'avion ne fut qu'une coïncidence malheureuse. Un moteur prit feu et la carlingue se désagrégea avant que les deux pilotes eussent pu en sortir. Tous deux avaient senti la mystification, d'où leur hâte à repartir et leur refus d'emporter les « fragments », et ils le dirent à leur camarade de McChord. Un informateur avait déjà confirmé que ces « fragments » étaient des scories, comme le pensaient Brown et Davidson. Le *B-25* transportait bien des papiers secrets que les deux officiers avaient accepté d'emporter à Hamilton et qui n'avaient absolument rien de commun avec le mystère, ou plutôt la duperie de l'île Maury.

Simpson et son ami, le pilote de ligne, ne furent pas mis au courant. Quand la supercherie fut découverte, on vérifia que leur bonne foi avait été surprise, qu'ils avaient « marché », et on ne voulut pas les embarrasser.

La grande majorité des auteurs de légendes sur les U.F.O. ont exploité à fond cette histoire, prétendant qu'elle devait être vraie parce que le gouvernement n'avait jamais engagé de poursuites contre les mystificateurs. En fait, il y pensa mais y renonça à la dernière minute, l'interrogatoire des deux hommes ayant démontré qu'ils avaient conçu la chose comme une plaisanterie inoffensive. Elle avait malheureusement échappé à leur contrôle, on ne pouvait leur imputer la mort des deux officiers, ni la perte du *B-25*. On ne fit même pas paraître de communiqué officiel parce que les faits furent considérés comme des preuves à charge dans un procès éventuel.

A la fin de 1947, le *Project Sign* avait surmonté son esprit de panique initial et il opérait désormais calmement et méthodiquement. Tous les renseignements relatifs aux recherches aéronautiques des Allemands, pendant la guerre, étaient étudiés pour voir si les Russes avaient pu tirer des soucoupes volantes de leurs plans. Les ingénieurs calculèrent les performances maximum qu'on pouvait réaliser avec ces plans. Ils prirent même des contacts avec les constructeurs qui répondirent catégoriquement : « Non, aucun aéroplane ne pourrait accomplir les manœuvres attribuées aux U.F.O. » Le laboratoire aéromédical fit la même réponse : « L'organisme humain est incapable de résister à ces manœuvres. » Les constructeurs américains affirmèrent même qu'aucun métal connu ne pouvait supporter les charges imposées par ces manœuvres et la chaleur développée aux vitesses élevées.

A l'A.T.I.C., les gens, toujours convaincus de la réalité des U.F.O. changèrent leur façon de voir. Obligés d'aban-

donner l'origine soviétique, ils se mirent à regarder vers l'espace interplanétaire. Les U.F.O. étant supposés réels ne pouvaient être construits, dès lors, que par une race inconnue d'êtres parvenus à un très haut degré de développement technique. Quant aux objections concernant les capacités du corps humain, on les écartait en déclarant que ces êtres ne pouvaient être mesurés à l'aune terrestre. Je trouvai une note dans ce sens parmi les archives laissées par *Project Sign*.

Fin 1947, un nouveau problème préoccupait celui-ci : Comment obtenir des renseignements de caractère interplanétaire? Pendant la guerre, on avait mis au point des moyens efficaces de renseignements sur tous les détails techniques des avions ennemis. Ces méthodes pouvaient-elles s'appliquer aux aéronefs interplanétaires? Le problème fut abordé dans une « confusion organisée ».

Mais, dans l'esprit du public, il n'en était pas de même. Les déclarations relatives aux U.F.O. demeuraient contradictoires. Un journal à fort tirage donna beaucoup de publicité à celle d'un officier général anonyme du Pentagone :

— Les « soucoupes volantes » sont forcément l'une des trois choses suivantes :

1. Des réflections solaires sur des nuages bas.
2. De petits météores qui se désagrègent et dont les cristaux sont éclairés par les rayons solaires.
3. De gros grêlons qui ont pu s'aplatir et qui planent.

Les commentaires, s'appuyant sur l'avis de plusieurs savants, proclamèrent que le général en question devait avoir l'esprit dérangé. Personne n'avait jamais entendu parler de météores cristallisés, ni d'énormes grêlons plats; quant à la théorie des réflections solaires, elle était absurde.

Le *Life*, le *Times*, le *Newsweek* et de nombreux magazines publièrent des articles, dont quelques-uns

seulement étaient écrits sur un ton ironique, accusant les aviateurs d'avoir des hallucinations collectives. Mais des psychiatres tournèrent cette idée en ridicule, en déclarant que trop de gens avaient vu des U.F.O.

On suggérait généralement qu'il s'agissait de météores. Le Dr. Gerard Kuiper, directeur de l'observatoire, à l'Université de Chicago, déclara que cela n'était pas possible. « Ils sont probablement construits par des hommes », affirma-t-il à l'Associated Press. Son confrère Oliver Lee, directeur de l'observatoire, à l'Université du Nord-Ouest, l'approuva et ajouta un nouvel élément de confusion en insinuant, comme le pensaient beaucoup de gens, qu'il s'agissait de nos propres avions.

Le gouvernement nia que les U.F.O. appartenaient aux Etats-Unis. Le Dr. Vannevar Bush, de réputation mondiale, et le Dr. Merle Tuve, inventeur de la « fusée de proximité », proclamèrent, eux aussi, que c'était impossible.

Par ailleurs, les hauts fonctionnaires et officiers de l'Aviation déclaraient, à cette époque, que les U.F.O. ne les intéressaient pas sérieusement. Mais chaque fois qu'un journaliste se précipitait interviewer une personne ayant vu un de ces objets, il constatait que des officiers de renseignements l'avaient précédé pour recueillir les témoignages, avec croquis à l'appui et qu'ils « conseiliaient » aux gens de ne pas trop parler.

CHAPITRE III

LES « CLASSIQUES »

1948 n'avait encore qu'une heure et vingt-cinq minutes d'existence quand un citoyen d'Abilene, au Texas, déposa le premier rapport de l'année. Il avait vu « une lueur en forme d'éventail » dans le ciel. L'observation n'était pas bien importante en soi, mais elle allait constituer la première d'une longue série.

La Russie soviétique ayant été pratiquement éliminée comme source des U.F.O., l'idée des véhicules interplanétaires devenait de plus en plus populaire. A l'A.T.I.C., on en discutait ouvertement. Mais, en 1948, les « soucoupes volantes » avaient perdu leur nouveauté pour la presse et les observations n'étaient plus publiées « à la une », comme en 1947. Les rédacteurs n'acceptaient que les plus sensationnelles, et seuls les « Classiques » obtinrent les honneurs de la manchette. Ces « Classiques » sont trois rapports historiques qui furent les grands événements de l'année.

Ce nom leur a été donné par *Project Blue Book* parce que :

1° ils constituent des exemples classiques de la façon

dont les faits véritables peuvent être transformés, torturés, par certains auteurs pour cadrer avec leur conception;

2° ces rapports ont connu la plus grande publicité;

3° ils ont convaincu les spécialistes de l'A.T.I.C. que les U.F.O. existent.

L'indifférence apparente de la presse était trompeuse. Les journalistes ne cessaient d'interroger le bureau des Informations du Pentagone pour se renseigner sur les progrès de l'enquête. Comme on leur répondait : « Laissez-nous un peu de répit. Ce n'est pas une affaire qui se règle en huit jours », ils respectaient cette consigne. Mais journalistes et écrivains conservaient des « contacts », de ceux qu'on qualifie ordinairement de « sources dignes de foi », et ces « contacts » parlaient. Ils disaient que les rapports sur les U.F.O. arrivaient au nombre de plusieurs par jour, que les enquêteurs s'envolaient de Dayton pour aller les étudier, qu'on avait créé un organisme spécial pour cette besogne. Les journalistes avaient maintes fois croisé la piste de ces enquêteurs, qu'ils prenaient pour des agents du F.B.I., la « Sûreté » américaine, laquelle ne s'intéressa jamais officiellement à l'affaire. D'autre part, des dizaines de pilotes de ligne, observateurs sûrs, expérimentés, voyaient des U.F.O. Tout cela conduisait à une conclusion : ce que dirait l'aviation, quand elle s'estimerait en mesure de le faire, vaudrait d'être entendu. Mais l'Aviation n'était toujours pas disposée à parler.

Les gens du *Project Sign* venaient à peine de se remettre au travail après les fêtes du Jour de l'An que les « fusées fantômes » reparurent dans les pays scandinaves.

Ces « fusées fantômes » avaient été aperçues à l'été de 1946 pour la première fois, c'est-à-dire un an avant la première observation d'U.F.O. aux Etats-Unis. On en donnait des descriptions diverses. Se manifestant ordi-

nairement pendant les heures sombres et se déplaçant presque toujours à une vitesse extrêmement grande, elles avaient la forme d'une boule ou d'un projectile, une couleur brillante, verte, blanche, rouge ou jaune, et émettaient parfois des bruits. Comme leurs cousines américaines, elles restaient toujours si loin qu'on ne pouvait en distinguer les détails. Les journaux, sans raisons bien précises, les avaient bientôt présentées arbitrairement comme des projectiles téléguidés, en laissant entendre qu'elles venaient de Russie et plus particulièrement de Peenemünde, lieu de naissance de la *V-1* et de la *V-2*, base qui se trouve aux mains des Soviétiques. A la fin de 1946, on en signalait au Danemark, en Norvège, en Espagne, en Grèce, au Maroc, au Portugal et en Turquie. En 1947, il n'en fut plus question. Les voilà de retour en janvier 1948! Le personnel de *Project Sign* ne put guère leur apporter d'attention. Il fut absorbé par un événement capital : un pilote de la Garde Nationale avait été tué en poursuivant un U.F.O.

Le 7 janvier, tous les journaux américains du soir publièrent la nouvelle sous une manchette analogue à celle du *Courrier* de Louisville : « Le capitaine Mantell est tué en chassant une soucoupe volante! » Ce fut le premier des « Classiques ».

Ce jour-là, à 13 h 15, un coup de téléphone parvint aux opérateurs de la tour de contrôle, à la base de Godman, au voisinage de Louisville, dans le Kentucky. Il provenait d'une patrouille routière qui désirait savoir s'il ne se trouvait pas un avion inhabituel dans les parages. Des gens de Maysville, petite cité située à 120 kilomètres à l'est de Louisville, signalaient en avoir vu un. A Godman, on savait qu'il n'en existait pas, aussi interrogea-t-on la base de Wright-Patterson. Celle-ci répondit qu'elle n'avait aucun appareil en l'air. Une vingtaine de minutes plus tard, la police téléphona de

nouveau. Cette fois, l'avion extraordinaire était signalé par les habitants des deux villes d'Owensboro et d'Irvington, à l'ouest de Louisville, et ils en donnaient une description un peu plus complète : l'objet était « circulaire, avec un diamètre de 75 à 90 mètres » et il se déplaçait vers l'ouest « à vive allure ». Nouvelle vérification par Godman, même résultat. Mais les opérateurs de la tour se mirent à observer le ciel, raisonnant que l'objet avait dû passer au nord pour se rendre de Maysville à Owensboro et pouvait revenir.

Ils le virent, en effet, à 13 h 45, ou du moins quelque chose qui lui ressemblait. Par la suite, l'opérateur adjoint déclara l'avoir vu pendant plusieurs minutes avant d'appeler l'attention de son chef, ne désirant pas, dit-il, « faire un rapport sur une soucoupe volante ». Après s'être assurés qu'il ne s'agissait ni d'un avion, ni d'un ballon-sonde, les deux hommes téléphonèrent au bureau des opérations de la base aérienne. Alertés par les premières annonces, des officiers, dont celui des renseignements, étaient déjà à la tour de contrôle. Tous observèrent l'objet à travers les jumelles 6 × 50 de la tour, sans parvenir à l'identifier. Le colonel Hix, commandant de la base, arriva vers ce moment. Lui aussi fut déconcerté. A 14 h 30, alors qu'ils discutaient sur ce qu'il y avait lieu de faire, une section de quatre *F-51* se présenta, venant du sud.

La tour appela le capitaine Mantell qui la commandait, pour lui demander d'essayer de reconnaître l'objet. Un des *F-51*, à court d'essence, demanda la permission d'atterrir. Mantell se lança en chasse avec les deux autres, sur les indications de la tour, car il ne voyait pas l'objectif. On vit les avions s'éloigner vers le sud, dans la direction générale de l'U.F.O.

Lorsque les *F-51* atteignirent 3 000 mètres, rapportèrent les deux ailiers par la suite, Mantell prit de

l'avance au point qu'ils le perdirent presque de vue. A 14 h 45, Mantell téléphona à la tour :

— Je vois quelque chose en avant de moi et plus haut. Je continue à grimper.

Tous les gens qui se trouvaient dans la tour entendirent ces paroles, ainsi que la question d'un des ailiers : « Que diable cherchons-nous? » La tour réclama aussitôt une description de ce que voyait le capitaine. Assez curieusement, personne ne se souvient avec précision de sa réponse. Les historiens des soucoupes volantes lui ont attribué les phrases : « J'ai vu le machin. Il paraît métallique et il a des dimensions énormes... le voilà qui se met à grimper. » Puis, il aurait ajouté, quelques secondes après : « Il est au-dessus de moi et je gagne sur lui. Je monte à 6 000 mètres. » Tous les gens présents dans la tour sont bien d'accord sur cette dernière phrase : « Je monte à 6 000 mètres », mais n'acceptent pas la déclaration sur le caractère métallique et les dimensions énormes de l'engin.

Les deux ailiers se trouvaient alors à 4 500 mètres et essayaient frénétiquement d'appeler Mantell qu'ils ne voyaient plus. Comme ils n'avaient pas de masque à oxygène, ils s'inquiétaient pour leur chef. Celui-ci ne leur répondit pas; il ne devait plus jamais répondre à personne. Les deux hommes firent une nouvelle tentative pour entrer en contact avec lui et revinrent vers la base. En passant auprès de la tour, l'un d'eux déclara qu'il n'avait rien vu, en dehors d'un effet de réflection sur sa verrière.

Ils se posèrent à Standiford Field, au nord de Godman. Un des pilotes fit remplir ses réservoirs, prit un masque à oxygène et redécolla pour explorer la région. Il ne vit rien.

La tour cessa de distinguer l'U.F.O. à 15 h 50. Quelques minutes plus tard, elle apprit que Mantell s'était écrasé au sol et était mort.

Vers 19 h 20, toutes les autres tours de contrôle du Midwest lancèrent des messages frénétiques pour annoncer qu'elles voyaient un autre U.F.O. Une douzaine dirent que celui-ci se trouvait très bas, à l'horizon sud-ouest, et qu'il disparut au bout d'une vingtaine de minutes. Les auteurs de légendes affirment que cet U.F.O. était celui que Mantell chassait au moment de sa mort. L'Aviation affirme, en revanche, que ce prétendu U.F.O. était la planète Vénus.

Les gens du *Project Sign* comprirent qu'ils allaient être assaillis de questions et qu'il leur fallait trouver tout de suite une réponse. Un *F-51* avait chassé Vénus quelques semaines auparavant, dans des conditions presque similaires. Ils parlèrent donc de cette planète presque avant que les équipes de secours eussent atteint l'avion accidenté. Les journalistes acceptèrent l'explication; pendant environ un an, il fut admis que Mantell avait malheureusement perdu la vie en essayant d'atteindre la planète Vénus.

Mais les spécialistes de l'A.T.I.C. ne l'acceptaient pas pour eux-mêmes. L'un d'eux partit sur-le-champ pour Louisville, tandis que les autres se répandaient en conjectures. La rumeur avait déjà rapporté les prétendues paroles de Mantell : « Il paraît métallique et il a des dimensions énormes. » Elle disait aussi que la tour n'avait cessé de s'entretenir avec lui et que la conversation avait même été enregistrée. Malheureusement, c'était inexact.

Le dossier ne cessa de s'enfler pendant plusieurs semaines, de sorte que l' « incident Mantell » devint le plus soigneusement étudié de l'époque.

L'Aviation ne fit paraître son rapport officiel qu'environ un an plus tard. Ce fut, pourrait-on dire, un chef-d'œuvre dans l'art de l'échappatoire. L'U.F.O., y déclarait-on, pouvait être Vénus ou bien un ballon. Peut-être deux ballons. C'était probablement Vénus, avec un

doute cependant, parce que cette planète pouvait difficilement être aperçue dans l'après-midi. Il en résulta un certain trouble chez les auteurs spécialisés dans les histoires d'U.F.O. Quelques semaines auparavant, *The Saturday Evening Post* avait publié un article en deux parties, intitulé : « Ce qu'il faut croire sur les Soucoupes volantes », en indiquant Vénus comme solution dans l'incident Mantell, avec l'approbation officielle. Afin d'éclaircir la situation, quelques-uns de ces auteurs furent autorisés à interviewer un major du Pentagone, « spécialiste des U.F.O. ». Interrogé sur l'incident Mantell, ce major déclara péremptoirement qu'il s'agissait de Vénus. On lui objecta que le rapport se montrait beaucoup moins affirmatif.

— On a vérifié de nouveau. C'était Vénus, répondit-il, sans préciser qui était cet « on », ni ce qu'on avait vérifié.

— S'il existe un rapport plus récent, pourquoi ne l'a-t-on pas utilisé comme conclusion? ripostèrent les auteurs. Ce rapport, pouvons-nous l'avoir?

— Non.

L'interview laissa l'impression que l'Aviation essayait de dissimuler quelque information extrêmement importante. Or, rien n'excite plus l'imagination d'un journaliste. Beaucoup ont encore la même opinion, aujourd'hui. On ne peut guère les en blâmer.

Au début de 1952, un colonel du Pentagone me téléphona par le fil spécial. Le bureau des « Public Relations » était assailli à nouveau par un flot de demandes au sujet de l'incident Mantell. Que fallait-il répondre?

Je rouvris le dossier. En 1949, on avait pris des microfilms mais une partie de ceux-ci étaient abîmés et difficilement lisibles. Je complétai les lacunes en causant avec les gens qui avaient été mêlés à l'incident dès le début et dont plusieurs se trouvaient encore là, mais

c'étaient presque tous des civils, les militaires ayant reçu de nouvelles affectations dans l'intervalle.

Des coupures de presse parlaient du major du Pentagone et de la preuve positive, au sujet de Vénus, évoquée par lui. N'ayant pu découvrir cette preuve dans le dossier, je m'enquis du major. Il avait rédigé, autrefois, appris-je, un bulletin de renseignements sur les U.F.O., mais n'était pas spécialisé et n'avait jamais appartenu à l'A.T.I.C. De toute évidence, il n'avait parlé d'un « rapport ultérieur » que pour se débarrasser des journalistes. Il me fallait chercher ailleurs.

Fort heureusement, je pus prendre rendez-vous avec l'homme qui avait accompli la besogne la plus importante dans l'affaire Mantell : le Dr. J. Allen Hynek, directeur de la section d'astronomie à l'Université d'Etat de l'Ohio.

C'est un des savants qui m'ont produit la plus forte impression pendant mon affectation au *Project Blue Book*. Contrairement à la plupart de ses confrères, il s'abstenait soigneusement de deux choses : répondre à la question avant de l'avoir entendue, ou se mettre à raconter ses réussites dans le domaine de la science. Il m'invita à déjeuner, puis nous nous rendîmes dans son bureau, où il désirait consulter ses notes. Affirmatif

C'était lui qui portait la responsabilité du rapport ambigu, publié par l'Aviation en 1949. Il s'en excusa et me déclara qu'il se serait montré plus explicite s'il avait pu prévoir que ce rapport causerait tant de confusion. On avait indiqué Vénus parce que cette planète se trouvait presque au même point du ciel que l'U.F.O. Après avoir consulté ses notes, il m'expliqua qu'elle était, à 15 heures, au sud-sud-ouest de Godman et à 33° au-dessus de l'horizon. A cette même heure, les gens de la tour de contrôle estimaient l'objet dans le sud-ouest et à une hauteur voisine de 45°. Compte tenu des erreurs habituelles dans l'évaluation des angles et

des directions, la coïncidence ne pouvait manquer de frapper. Je me déclarai d'accord, mais il souligna que la théorie présentait une grande faiblesse : Vénus ne brillait pas assez pour être visible. Il avait calculé son éclat pour le jour en question et trouvé qu'elle était seulement six fois plus brillante que le ciel environnant. Six fois pouvait sembler très important, mais il m'expliqua qu'un point lumineux de cet éclat est presque impossible à distinguer, même si le temps est clair. Aussi ne pensait-il pas que l'U.F.O. pût être Vénus.

Mes vérifications ultérieures m'apprirent que si la journée était relativement claire, il existait un voile brumeux assez considérable.

Je l'interrogeai sur diverses autres possibilités. Il me parla de ballon, de réflection de verrière et de faux soleil, mais sans vouloir se prononcer parce qu'il était astrophysicien et désirait borner ses commentaires aux aspects astrophysiques des observations.

Je rentrai à Dayton, convaincu qu'il ne pouvait s'agir de Vénus. La planète, disait le Dr. Hynek, aurait dû se présenter sous la forme d'un point lumineux. Les descriptions faites par les gens de la tour de contrôle ne concordaient pas, elles parlaient de « parachute », de « cône de crème glacée, rouge au sommet », de forme « ronde et blanche », « énorme, argentée ou métallique », de « petit objet blanc », d'objet « ayant à peu près comme diamètre le quart de celui de la pleine lune », mais toutes s'accordaient pour dire que cet objet était assez grand, qu'il ne s'agissait pas d'un point lumineux.

Cette forme définie excluait aussi l'hypothèse d'un faux soleil. Celui-ci, ou parhélie, est causé par la réflexion d'une lumière diffuse sur des nuages composés de cristaux de glace. Il ne peut donc avoir de contours nets. En deux cas, des pilotes chassèrent des

faux soleils qui disparurent dès que l'avion prit de l'altitude, à cause de la modification de l'angle de réflexion.

J'avais entendu dire tant de choses sur l'accident de Mantell que je réclamai le rapport. D'après celui-ci, le *F-51* avait perdu une aile à cause de la vitesse excessive atteinte dans un piqué où l'appareil était tombé après un « black-out » de Mantell, dû au manque d'oxygène. Le corps n'avait pas été brûlé, ne s'était pas désagrégé, ne portait pas de trace de trous. L'épave n'était ni radioactive, ni magnétique.

Restait une question fort importante. Pourquoi Mantell, pilote de grande expérience, avait-il essayé de monter à 6 000 mètres sans masque à oxygène? S'il en avait eu un et que le gaz fût venu à manquer, la chose eût été différente. La consigne était formelle : « En aucun cas, il ne faut dépasser 4 500 mètres sans oxygène. » Personnellement, j'ai fait plusieurs expériences dans la chambre à compression, pendant la guerre. Pour bien nous montrer les effets de l'anoxémie, on nous faisait enlever nos masques. Certains d'entre nous résistaient à 4 500 mètres, mais personne ne dépassait jamais 5 000. Mantell avait peut-être pensé qu'il pourrait atteindre 6 000 et en redescendre avant de subir l'anoxémie? Le rapport traitait la question. Un ami de Mantell, qui avait volé avec lui pendant plusieurs années, déclara que c'était un pilote extrêmement prudent et qu'il ne pouvait imaginer une négligence de sa part au sujet de l'oxygène. Il ajouta cependant :

— Je ne peux penser qu'une chose : il a cru remplir une mission plus importante que sa vie ou sa famille.

J'essayai de découvrir ce que les ailiers de Mantell avaient pu voir. Mais leurs déclarations se trouvaient dans la partie ruinée du microfilm et je ne réussis même pas à déchiffrer leur nom. Un passage imprécis m'indiqua pourtant qu'ils n'avaient rien vu.

Je portai alors mes efforts sur l'hypothèse d'une réflexion de la verrière. On croit généralement que de telles réflexions sont fréquemment prises pour des soucoupes volantes par les pilotes. Je consultai toutes nos archives sans découvrir un seul cas ayant été éliminé pour cette cause. Je fis appel à ma propre expérience et en parlai à une dizaine de pilotes. Il nous était arrivé à tous d'avoir été surpris par quelque réflexion sur notre verrière ou sur une aile, mais nous en avions compris la véritable nature en une ou deux secondes. Or, Mantell avait chassé l'objet pendant au moins quinze à vingt minutes. Il n'est pas concevable qu'une réflexion de lumière pût le tromper pendant si longtemps.

Il ne me restait plus guère que l'hypothèse d'un grand ballon-sonde, d'une trentaine de mètres de diamètre. Je revis les descriptions faites par le personnel de la tour. Le premier qui vit l'objet prononça le mot de parachute, les autres parlèrent de cône de crème glacée, de boule, etc. Toutes pouvaient s'appliquer à un ballon. Puis je découvris deux autres renseignements qui m'avaient échappés jusque-là. Peu après qu'on eut perdu de vue l'objet, à Godman, un habitant de Madisonville, dans le Kentucky, signala à Dayton qu'il avait vu quelque chose se déplaçant vers le sud-est. Il l'avait observé au télescope et constaté qu'il s'agissait d'un ballon. A 16 h 45, un astronome, domicilié au nord de Nashville, dans le Tennessee, téléphona également qu'il avait observé un U.F.O. au télescope et reconnu que c'était un ballon.

Dans tout l'énorme dossier, il n'y avait pas d'autres références à des ballons. Je n'y avais pas attaché d'importance, volontairement, pensant que la possibilité avait été vérifiée à fond en 1948. Du coup, je n'en étais plus aussi sûr.

J'en parlai à un des enquêteurs de l'incident Mantell.

On n'avait pas étudié cette possibilité pour deux raisons. Premièrement, parce qu'à l'A.T.I.C tout le monde était convaincu qu'il s'agissait d'un engin astronautique et n'avait cherché que dans cette direction. Aucune confirmation n'ayant pu être obtenue, chacun avait sauté sur l'hypothèse Vénus, celle-ci ayant « déjà été établie ». Solution bien commode! Deuxièmement, une rapide vérification avait montré qu'il n'existait pas de ballon-sonde dans la région. A cette époque, on observait encore le plus grand secret au sujet de ces gros ballons et les gens, étant convaincus qu'il s'agissait d'un engin interplanétaire, ne voulurent pas déranger de hauts personnages à ce sujet.

Je pris contact avec Wright Field où l'on centralise toutes les informations relatives aux ballons-sondes de l'aviation. Les archives ne contenaient pas trace des lancements effectués en 1948. On m'indiqua cependant que ces lancements s'effectuaient alors à la base de Clinton County, dans l'Ohio méridional, et on me proposa de rechercher quels vents régnaient le 7 janvier, pour déterminer la route qu'un ballon avait pu suivre. J'eus le renseignement en quelques jours.

L'heure des premières observations, faites en dehors de Louisville, n'était malheureusement pas précise, mais il fut possible de reconstituer partiellement la chronologie des événements. Les vents étaient tels qu'un ballon lancé de Clinton County pouvait avoir été aperçu de la ville située à l'est de Godman, d'où la police du Kentucky avait été alertée pour la première fois. Il n'est pas rare d'apercevoir un de ces grands ballons à 80, voire à 100 kilomètres. Le ballon pouvait s'être déplacé vers l'ouest pendant un moment, puis avoir pris de l'altitude en rencontrant les vents qui soufflaient de l'est ce jour-là et dont la force croissait avec l'altitude. Vingt minutes plus tard, il pouvait être visible d'Owensboro et d'Irvington, les deux villes situées à l'ouest de

Godman, d'où étaient venus les seconds rapports reçus par la police. En continuant à monter, le ballon avait pu atteindre un niveau où un vent assez fort portait vers le sud. On ne repérait pas encore les « jet-streams », à cette époque, mais la carte météorologique de la journée indique fortement une déviation de ces vents vers le sud. Quoi qu'il en soit, le ballon se serait déplacé rapidement dans cette direction, toujours en montant. En quelque point situé au sud ou au sud-ouest de Godman, il aurait atteint une zone de calme, vers 18 000 mètres, et aurait alors dérivé lentement vers le sud ou le sud-ouest. On peut encore apercevoir un de ces ballons-sondes à 18 000 mètres d'altitude.

Lorsque les gens de la tour de Godman virent l'U.F.O. pour la première fois, il se trouvait au sud de la base, relativement près, et ressemblait « à un parachute », ce qui s'applique fort bien à un ballon. Pendant les deux heures qu'il resta en vue, les observateurs l'examinèrent à la jumelle, crurent qu'il planait, et donnèrent pourtant des descriptions très diverses : « grand », « petit », « un quart du diamètre de la pleine lune », « un dixième du diamètre de la pleine lune ». En tout cas l'objet s'éloignait lentement et s'il rencontra des vents plus forts, les astronomes de Madisonville et de Nashville devaient être capables de l'apercevoir une heure après qu'il eut disparu à la vue de Godman.

Les archives de l'Aviation ou de la Marine doivent contenir des informations permettant de déterminer si un grand ballon a été lancé ou non de Clinton County, le 7 janvier 1948. Pour ma part, je n'ai jamais eu communication de ces informations. Les gens qui travaillent à cette base se « rappellent » bien qu'il en fut lancé en 1947, mais aucun n'a pu fournir de précision pour le 7 janvier 1948. « Peut-être », disent-ils.

Le cas Mantell pose toujours la même énigme, le même puzzle. Ce puzzle, on peut le reconstituer très

nettement en supposant qu'un des morceaux a la forme d'un ballon lancé de l'Ohio méridional. Dans ce cas, le capitaine Thomas Mantell ignorait qu'il chassait un ballon, parce qu'il n'avait jamais entendu dire qu'il en existât de cette taille et vu encore moins. En renonçant à cette pièce, on obtient l'image d'un U.F.O. « métallique et de dimensions considérables ».

Ma réponse au Pentagone fut qu'il *avait pu* s'agir d'un ballon.

En janvier et en février 1948, les attachés de l'Air dans les pays voisins de la Baltique continuèrent à signaler des « fusées fantômes ». Dans le nord du Jutland, en Norvège, au Danemark, en Suède et en Allemagne, des gens annoncèrent des « boules de feu traversant lentement le ciel ». Les rapports demeuraient très incomplets et imprécis. En quelques jours, on vit des U.F.O. dans toute l'Europe et en Amérique du Sud. L'apogée fut atteint vers la fin de février et les journaux américains commencèrent à en parler.

L'état-major suédois, dit-on, effectua une enquête soigneuse et aboutit à la conclusion que tous les faits signalés pouvaient s'expliquer par des phénomènes astronomiques. Je fis plusieurs tentatives pour obtenir des informations officielles sur ce rapport et sur les observations, mais échouai complètement.

Les fusées fantômes disparurent en mars avec la même soudaineté qu'elles s'étaient manifestées.

Pendant tout le printemps de 1948 des rapports continuèrent d'arriver, un assez fort pourcentage provenait de témoins parfaitement dignes de confiance. Par exemple, trois savants firent savoir qu'ils avaient observé, pendant trente secondes, un objet rond qui traversait le ciel, sur une trajectoire erratique, près du terrain d'essais secrets de l'Armée, à White Sands. Le 28 mai, l'équipage d'un C-47 vit rompre la monotonie de son vol par trois U.F.O. « à 12 heures ».

Le 21 juillet, un rapport assez curieux arriva de Hollande. La veille, plusieurs personnes avaient aperçu un U.F.O., à travers des nuages discontinus, au-dessus de La Haye. Cet objet avait la forme d'une fusée, avec deux rangs de fenêtres sur le côté. Le renseignement était fort incomplet et il eût sans doute été oublié si, quatre nuits plus tard, un U.F.O. similaire n'avait failli entrer en collision avec un *DC-3* des Eastern Airlines. Cet incident constitue le deuxième des « Classiques ».

Ce *DC-3* décolla d'Houston, au Texas, dans la soirée du 24 juillet 1948, à destination d'Atlanta, avec des escales intermédiaires. Il avait deux pilotes : Clarence S. Chiles et John B. Whitted. Vers 2 h 45 du matin, à une trentaine de kilomètres au sud-ouest de Montgomery, le capitaine Chiles vit un feu sur l'avant qui se rapprochait rapidement. Sa première pensée, déclara-t-il par la suite aux enquêteurs, fut qu'il s'agissait d'un avion à réaction, mais il comprit presque aussitôt que même un de ces appareils n'eût pu se rapprocher aussi vite. Il donna un coup sur le bras du copilote, Whitted, et lui indiqua l'objet. Celui-ci était alors presque sur eux. Chiles exécuta un rapide virage sur la gauche. L'U.F.O. passa comme un éclair à environ 700 mètres sur la droite. Le *DC-3* rencontra alors de la turbulence. Whitted jeta un regard vers l'arrière et vit que l'objet montait en chandelle.

Les deux pilotes purent bien observer l'objet et en donner une bonne description aux enquêteurs. Il avait le fuselage d'un *B-29*. Le dessous émettait « une lueur bleu foncé ». Il y avait « deux rangées de fenêtres d'où sortait une lumière brillante », et « une traînée de flammes orangées, longue de 15 mètres », émanait de l'arrière.

Un seul passager regardait à l'extérieur à ce moment. Les enquêteurs l'interrogèrent. Il avait vu « un trait de lumière étrange, féerique, très intense », mais ne put

fournir aucun détail. Tout s'était passé si rapidement, déclara-t-il, que ses yeux n'avaient pas eu le temps de s'accommoder à l'obscurité.

Quelques minutes plus tard, un chef monteur de la base de Robins, près de Macon, en Géorgie, signala qu'il avait vu passer une lumière extrêmement brillante, se déplaçant à très grande vitesse, au-dessus de sa tête. Au bout de quelques jours, on eut un autre rapport. Un pilote, volant dans la nuit du 24 juillet sur la ligne Virginie-Caroline du Nord, avait aperçu une « étoile filante très brillante » en direction de Montgomery, Alabama, à peu près au même moment où le *DC-3* faisait son étrange rencontre.

A en croire les anciens de l'A.T.I.C., l'événement les dérouta plus encore que l'incident Mantell. Pour la première fois, deux témoins sûrs avaient pu examiner de près un U.F.O. et y survivre. Un rapide examen de la carte montra que l'objet avait dû passer au-dessus de Macon après la rencontre avec le *DC-3*. L'observation faite par le chef monteur à Robins, soit à 300 kilomètres de là, semblait confirmer le fait, sans parler de celle du pilote de la ligne de Virginie.

En matière de renseignements, lorsqu'on a quelque chose à dire sur un sujet important, on rédige un « Etat de la question ». Quelques jours après l'incident du *DC-3*, les spécialistes de l'A.T.I.C. jugèrent le moment venu de procéder à cette rédaction. Ils conclurent que les U.F.O. étaient des véhicules interplanétaires.

C'était un document fort épais, sous une couverture noire, portant le cachet « Très Secret ». Il contenait le récit des incidents rapportés ci-dessus et de beaucoup d'autres analogues, ayant pour origine des savants, des pilotes, et autres témoins également dignes de foi, et dont aucun n'avait reçu d'explication admise.

Il précisait que l'incident Arnold n'avait pas été le premier. Auparavant, en 1947, un météorologue de

Richmond, en Virginie, avait observé un « disque argenté » dans son théodolite; un pilote de *F-47* et trois autres pilotes de sa formation avaient vu « une aile volante argentée », et les Anglais avaient repéré, au radar, des « avions fantômes ».

Le document rédigé, dactylographié et approuvé, fut alors mis en route par la voie hiérarchique. Il souleva de nombreux commentaires mais personne ne l'arrêta en chemin.

Quelques jours après sa mise en circulation, se produisit le troisième « Classique », le 1er octobre, à Fargo, dans le North Dakota. Ce fut le fameux incident Gorman, dans lequel un pilote livra « un combat à mort » à un U.F.O.

George F. Gorman, âgé de 25 ans, était pilote dans la Garde Nationale aérienne du North Dakota. A 20 h 30, il revenait vers Fargo après un vol au-dessus de la campagne. Il tourna autour de la ville pendant un certain temps puis, vers 21 heures, décida d'atterrir. Il appela la tour de contrôle qui lui annonça la présence d'un *Piper Cub* qu'il aperçut, en effet, au-dessous de lui. Tout à coup, ce qu'il prit pour le feu de queue d'un autre avion, passa sur sa droite. Il se plaignit à la tour mais celle-ci lui assura qu'il n'existait pas d'autre avion que le *Cub* dans les parages. Comme il voyait toujours le feu, Gorman décida de reconnaitre celui-ci et vira dans sa direction. Il observa très nettement la silhouette du *Cub*, se détachant sur les lumières de la ville, au-dessous, mais n'en distingua pas d'analogue auprès du feu mystérieux. Il augmenta les gaz et se rapprocha à moins de 1 000 mètres, assez près pour constater que le feu avait 15 à 20 centimètres de diamètre, avec un contour bien précis, et qu'il clignotait. Soudain, les clignotements cessèrent, le feu exécuta un virage serré sur la gauche, exécuta une passe au-dessus de la tour, et prit de l'altitude, toujours poursuivi par le *F-51*. Il vira de nouveau à 2 000 mètres. Gorman essaya de couper pour se rapprocher encore mais n'y parvint pas. Le feu évolua une troisième fois, prenant alors une route d'abordage, comme pour entrer en collision avec le *F-51*. Gorman dut faire un piqué pour l'esquiver. L'U.F.O. passa à quelques mètres au-dessus de sa verrière. Tous les deux virèrent encore, revinrent l'un vers l'autre et le pilote dut à nouveau piquer pour éviter la collision. Tout à coup, le feu parut prendre de la hauteur et disparut.

— J'eus l'impression très nette que ses manœuvres étaient commandées par la pensée ou la raison, dit ultérieurement Gorman aux enquêteurs.

Quatre observateurs de Fargo confirmèrent partiellement ses déclarations. D'abord, un oculiste, le Dr. A. D. Cannon, pilote du *Cub*, et son passager, Einar Neilson. Tous deux aperçurent une lumière « se déplaçant très vite », mais ne virent pas toutes les manœuvres décrites par Gorman. Enfin deux employés des lignes aériennes, au sol, virent également une lumière passer au-dessus du terrain.

Les enquêteurs de *Project Sign* se précipitèrent à Fargo, après avoir télégraphié pour que l'avion restât consigné à terre. Ils désiraient l'examiner. Dès leur arrivée, quelques heures seulement après l'incident, ils promenèrent un compteur Geiger de l'hélice à la queue. A titre de comparaison, ils procédèrent de même sur un autre avion qui n'avait pas volé depuis plusieurs jours. Celui de Gorman manifestait une radioactivité supérieure. Ils recueillirent les dépositions des opérateurs de la tour et de l'oculiste, puis rentrèrent à Dayton.

Une conférence se tint alors, dont j'ai retrouvé le procès-verbal dans les archives. La conclusion fut qu'il s'était produit à Fargo des choses inexplicables.

Les historiens des U.F.O. le pensent aussi. Donald Keyhoe, major en retraite du Marine Corps et auteur

des deux ouvrages : *Les Soucoupes volantes existent* et *Les Soucoupes volantes viennent de l'espace interstellaire*, a attaqué, à propos de cet incident, les autorités de l'Aviation en soulignant qu'après avoir prétendu qu'il s'agissait d'un ballon-sonde éclairé, elles abandonnèrent aussitôt cette explication. La plupart des historiens remarquent que les U.F.O. sont normalement d'esprit pacifique, mais ils ajoutent que Gorman comme Mantell s'étaient montrés trop curieux.

Si l'Aviation n'avait pas maintenu le voile du secret, la conclusion de ces auteurs eût été probablement différente, car il y a eu d'autres « duels à mort », et plus dramatiques encore.

Ainsi, le 21 juin 1952, à 22 h 58, un radariste de l'Observer Corps détecta un appareil se déplaçant lentement et approchant du laboratoire d'Oak Ridge, une zone si secrète que son survol est interdit. Le radariste signala son contact au « centre de filtrage », lequel alerta le Poste Central de contrôle et d'interception. Celui-ci repéra bien l'objectif sur son écran fluorescent mais, avant d'avoir pu faire autre chose que de confirmer l'observation, il le perdit, celui-ci étant sorti de sa portée.

Un *F-47*, en patrouille de surveillance, fut orienté vers le secteur du contact radar, il aperçut une lumière et se dirigea vers elle. Il la « combattit » entre 3 000 et 8 000 mètres d'altitude et, à plusieurs reprises, l'objet exécuta ce qui lui parut être une manœuvre d'abordage. Le feu était blanc, il avait un diamètre de 15 à 20 centimètres, et il clignotait, sauf quand il était mis sous puissance. Le pilote ne put distinguer aucune silhouette autour de ce feu. La ressemblance avec l'incident de Fargo était frappante.

Dans la nuit du 10 décembre 1952, près de l'usine atomique d'Hanford cette fois, le pilote et le radariste d'un *F-94* en patrouille aperçurent un feu alors qu'ils volaient à l'altitude de 7 800 mètres. Ils appelèrent le contrôle terrestre qui leur répondit qu'aucun autre avion ne se trouvait, à sa connaissance, dans les parages. Ils se rapprochèrent de l'objet et distinguèrent alors une grande « chose » ronde, avec deux « fenêtres », d'où sortait une lueur rougeâtre. Ils perdirent le contact visuel mais le conservèrent au radar. Quand ils essayaient de se rapprocher, l'objet faisait demi-tour et piquait pour se dérober. A plusieurs reprises, ils durent eux-mêmes changer de cap pour éviter une collision.

Dans chacun de ces cas, comme dans le suivant, les observateurs étaient des aviateurs d'expérience, d'une réputation excellente. Tous furent sincèrement étonnés. Aucun n'avait de motif concevable pour falsifier ou « enjoliver » son rapport.

Un autre combat eut lieu le 24 septembre 1952, entre le pilote d'un T.B.M. de la Marine et une lumière, au-dessus de Cuba. Ce pilote venait de terminer des exercices avec des chasseurs de nuit, quand il aperçut une lumière orange à l'est de son appareil. Il s'informa, apprit qu'il n'existait pas d'autres avions connus dans la région et le prit en chasse. Voici le rapport qu'il écrivit immédiatement après son atterrissage :

« En approchant de la ville, il (le feu) tourna sur la gauche. Je manœuvrai pour l'intercepter. Au cours de la première phase de la chasse je ne parvins pas à m'approcher à moins de 12 à 15 kilomètres. A ce moment, il paraissait aussi grand qu'un S.N.J., avec une traînée verdâtre, cinq ou six fois plus longue que le diamètre du feu. Au cours des dix minutes suivantes, je vis plusieurs fois cette traînée par périodes de cinq à trente secondes. Lorsque j'arrivai à 3 000 mètres, il semblait se trouver à 4 500 et tourner sur la gauche. Je dus évoluer de 40° pour le maintenir droit devant.

« ... Alors que le feu se trouvait encore à environ 4 500 mètres, je le plaçai délibérément entre la lune

et moi pour essayer de voir s'il s'agissait d'un corps solide. Mes deux hommes d'équipage et moi l'avons observé très nettement à ce moment. Nous n'avons distingué aucun volume solide. Nous pensâmes qu'il pouvait s'agir d'un ballon d'aérologue, mais nous aurions dû voir sa silhouette. D'ailleurs, dans ce cas, nous l'eussions vite rattrapé.

« Amorçant une descente, le feu parut ralentir vers 3 000 mètres, je fonçai alors à trois reprises vers lui. Pendant les deux premières passes, je suivis une route d'abordage, à 90°, mais le feu passa à une vitesse énorme sur mon avant. A la troisième, je me trouvai si près, qu'il me masqua l'aérodrome au-dessous. Brusquement, il piqua. Je le suivis et le perdis à 450 mètres. »

Dans cet incident, il s'agissait *effectivement* d'un ballon. Au cours de la nuit suivante, on lança un nouveau ballon éclairé, en demandant au pilote de comparer ses expériences. Il renouvela son combat de la veille, retrouvant les mêmes illusions. La Marine fournit un long rapport sur l'incident, expliquant comment le pilote avait pu être abusé.

Dans l'affaire du radariste de l'Observer Corps et du *F-47*, près des installations atomiques d'Oak Ridge, nous calculâmes les vents et découvrîmes qu'un ballon éclairé s'était trouvé exactement au point où le pilote avait rencontré le feu. Dans le cas de « l'objet blanc avec deux fenêtres », nous constatâmes de même qu'un ballon existait juste à l'endroit de la « bataille ».

Ce fut également contre un ballon que Gorman se battit. Une lettre envoyée à l'A.T.I.C. par le Service météorologique et datée du 24 janvier 1949, le démontre. Par ailleurs, une note du laboratoire de Wright Field explique qu'un avion qui vient de voler présente plus de radioactivité qu'un autre, demeuré au sol depuis plusieurs jours. A 6 000 ou 9 000 mètres, un appareil

reçoit plus de rayons cosmiques qu'au sol, où la brume qui entoure constamment la terre, le protège.

Pourquoi les pilotes expérimentés ne reconnaissent-ils pas un ballon quand ils en rencontrent un? La nuit, la vue est sujette à d'étranges phénomènes. C'est le problème du vertige ténébreux ainsi que de la perte du sens d'orientation, causée par le fait qu'on vole sans repères. Les aberrations les plus curieuses se produisent.

Au cours de la dernière guerre, nous venions de larguer nos bombes sur un objectif, lorsqu'un « chasseur de nuit » se précipita vers nous. Ceux qui se trouvaient dans le cockpit distinguèrent son tuyau d'échappement porté au rouge. J'ouvris le feu avec les six mitrailleuses de 12,7 mm, sans l'atteindre, heureusement! J'eusse fort chagriné les astronomes, il s'agissait de Vénus!

Pendant que les gens de *Project Sign* réfléchissaient au combat du lieutenant Gorman avec l'U.F.O. — à cette époque, ils ne songeaient pas aux ballons — l' « Etat de la question » très secret poursuivait son cheminement, par la filière hiérarchique, jusqu'aux plus hauts échelons de l'Aviation. Il parvint au général Hoyt S. Vandenberg, alors chef d'état-major, aujourd'hui décédé, qui le refoula avec brusquerie. Personnellement, il ne voulait pas entendre parler de véhicules interplanétaires et soulignait d'ailleurs que le rapport n'apportait aucune preuve dans ce sens. Une délégation de l'A.T.I.C. se rendit au Pentagone pour défendre son opinion. Vainement. L' « état » connut une mort rapide par incinération. Quelques copies seules subsistèrent, dont celle que je lus, comme témoignage de l'âge d'or des U.F.O.

Cette rebuffade n'eut pas d'effet immédiat sur le moral de l'équipe de *Project Sign*, d'autres rapports continuaient à arriver. A l'automne de 1948, il y en eut même un de Moscou. Quelqu'un, je n'ai jamais pu décou-

vrir qui, avait signalé une énorme « tache » dans le ciel.

Puis le radar entra en scène. Quand les U.F.O. commencèrent à se manifester sur les écrans, beaucoup de réfractaires à la théorie des astronefs se convertirent.

Le 15 octobre, un chasseur de nuit *F-61* patrouillait au-dessus du Japon, quand son radar saisit un objectif inconnu, volant entre 1 500 et 1 800 mètres, à environ 300 km/h. L'avion s'approcha à moins de 3 500 mètres, mais l'U.F.O. prit alors une vitesse évaluée à 1 800 km/h et distança largement le *F-61*. Celui-ci essaya, à six reprises, de s'approcher. En une occasion, il parvint suffisamment près pour que l'équipage affirma avoir vu sa silhouette. Il avait de 6 à 9 mètres de long et ressemblait à « une balle de fusil ».

A la fin de novembre, *Project Sign* reçut un rapport venant d'Allemagne. Ce fut le premier où un U.F.O. fut simultanément aperçu par un œil humain et repéré par un radar. Il reste un des meilleurs du genre :

« A 22 heures locales, le 23 novembre 1948, le capitaine... vit un objet dans l'air, droit à l'est de la base, à une altitude inconnue, ressemblant à une étoile rougeâtre, se déplacer vers le sud, en direction de Munich, tourner légèrement vers le sud-ouest, puis vers le sud-est. Sa vitesse pouvait être comprise entre 300 et 900 km/h, la véritable ne pouvant être calculée parce qu'on ne connaissait pas l'altitude. Le capitaine... appela le bureau des opérations de la base qui alerta la station de radar. Celle-ci signala qu'elle ne voyait rien mais qu'elle allait vérifier, et annonça peu après qu'elle découvrait effectivement un objectif à 8 000 mètres d'altitude, et à environ 45 kilomètres au sud de Munich, se déplaçant à 1 350 km/h. Le capitaine... observa que l'objet qu'il avait vu ne se trouvait pas dans ce secteur. Quelques minutes plus tard, la station de radar annonça

que l'objectif s'était élevé à 15 000 mètres et tournait en rond à 60 kilomètres au sud de Munich.

« Le capitaine ..., pilote de grande expérience, vole sur des *F-80*. Son témoignage fut confirmé par un autre pilote de *F-80*.

« Le Service météorologique a fait connaître qu'il ne pouvait s'agir d'un ballon. Il n'y avait pas d'autre avion au-dessus de la région. Nous ne savons rien d'autre. La seule explication possible serait l'existence d'un avion expérimental, qui ne se trouverait pas en Allemagne, capable de monter de 7 000 mètres en quelques minutes et de se déplacer à 1 350 km/h. »

A la fin de 1948, *Project Sign* avait reçu plusieurs centaines de rapports, dont 167 classés comme « bons » et environ trois douzaines catalogués « Inconnus ». L'enthousiasme au sujet de la théorie des engins interplanétaires se refroidissait cependant. Il fallait alors presque contraindre à partir, pour procéder à une nouvelle enquête, ces mêmes gens qui s'étaient battus entre eux pour aller interroger le colonel Hix à Godman, en janvier. Beaucoup de ces enquêtes étaient refoulées sur des organismes auxiliaires. L'échec subi par l' « état de la question » avait calmé bien des emballements. Les actions des U.F.O. étaient fortement en baisse.

Elles devaient cependant remonter. Le début de 1949 produisit de « petites lumières » et des aérolithes verts. Les « petites lumières » étaient bien des U.F.O., mais les aérolithes étaient réels.

CHAPITRE IV

LES BOULES DE FEU

Le 18 septembre 1954, à minuit précis, mon téléphone sonna. Mon ami Jim Phalen, du *Press Telegram*, de Long Beach, voulait me raconter « une bonne histoire de soucoupes volantes », toute fraîche.

Cette nuit-là, à 20 h 40, un aérolithe d'un « vert éblouissant » avait silencieusement traversé le ciel du Colorado et du Nouveau-Mexique septentrional, se dirigeant vers le sud-est. Des milliers de personnes l'avaient vu. A Santa Fé, il était passé au-dessus d'un terrain de football où un match se déroulait devant un public nombreux. A Denver, des gens déclarèrent qu'il avait « transformé la nuit en jour ». L'équipage d'un avion des T.W.A., venant d'Amarillo, au Texas, et approchant d'Albuquerque, le vit également.

Les postes de police et les centraux des journaux reçurent d'innombrables coups de téléphone. L'un d'eux vint d'un homme qui demanda si rien d'extraordinaire ne s'était produit. Quand on lui parla du mystérieux aérolithe, il poussa un soupir de soulagement perceptible à l'autre bout du fil, et dit simplement :

— Merci. Je craignais d'avoir bu du mauvais whisky.

Le Dr. Lincoln La Paz, faisant autorité en matière de météorites, paraissait prendre la chose très calmement. Il déclara à la radio qu'il allait essayer de calculer la trajectoire pour se rendre au point de chute.

— Mais, ajouta-t-il au journaliste qui l'interviewait, je ne m'attends pas à y trouver quelque chose.

Après m'avoir donné tous ces détails, Jim me demanda :

— Qu'est-ce que c'était?

— J'ai l'impression que les aérolithes verts sont revenus, répondis-je.

— Que diable peuvent être ces aérolithes verts?

J'aurais bien voulu le savoir et une quantité de gens avec moi.

Ils avaient fait leur apparition dans l'histoire des U.F.O. à la fin de novembre 1948, lorsque les gens de la région d'Albuquerque signalèrent des « lueurs vertes », la nuit. Les premiers rapports parlaient seulement d' « une traînée verte dans le ciel, très basse sur l'horizon ». L'équipe de *Project Sign* voulut y voir une trace des fusées pour pistolets Véry emportées par des milliers de G.I. à leur départ de l'armée.

Mais les rapports se multiplièrent. Cela ne pouvait provenir d'un effet psychologique, car les incidents n'avaient reçu aucune publicité. L'Aviation décida donc de revenir sur son hypothèse concernant les « fusées ». Elle cherchait encore lorsque, dans la nuit du 5 décembre, survint le fait le plus extraordinaire de cette histoire.

Ce jour-là, à 21 h 27, un *C-47* de transport volait à l'altitude de 5 500 mètres, à 15 kilomètres à l'est d'Albuquerque, piloté par le capitaine Goede. Tout à coup, l'équipage aperçut une boule de feu verte qui traversait le ciel sur l'avant de l'appareil. On eût dit un grand météore, n'eût été cette couleur verte et le fait que la

trajectoire ne s'inclinait pas vers le sol, comme celle des météores habituels. Cette boule, partie de très bas, des environs des contreforts orientaux des Sandia Mountains, avait monté légèrement puis parut devenir horizontale. D'autre part, elle était trop grande pour un météore, du moins pour un de ceux que l'équipage du *C-47* avait vus jusque-là. Après discussion, les aviateurs décidèrent de signaler leur observation, d'autant plus qu'ils avaient aperçu un objet identique, vingt-deux minutes plus tôt, près de Las Vegas, au Nouveau-Mexique.

Le capitaine Goede prit donc son microphone pour appeler la tour de contrôle de Kirtland, et celle-ci transmit le message au bureau de renseignements local.

Quelques minutes après, le capitaine du « Pioneer Airlines Flight 63 » signala à la même tour de contrôle qu'il avait également vu une boule de feu verte, à 21 h 35, juste à l'est de Las Vegas. Il comptait en rendre compte à son atterrissage à Albuquerque.

Des officiers de renseignements l'y attendaient. Il approchait de Las Vegas par l'est, leur raconta-t-il, lorsque son copilote et lui aperçurent ce qu'ils prirent tout d'abord pour une « étoile filante », sur l'avant et un peu au-dessus d'eux. Mais ils comprirent aussitôt qu'il ne pouvait s'agir d'un météore parce que ce qu'ils voyaient était trop bas et avait une trajectoire trop plate. L'objet parut accourir sur leur appareil et passer du rouge orange au vert. Le capitaine, craignant une collision, effectua un brusque virage. En arrivant à leur hauteur, la boule commença à tomber vers le sol et devint de plus en plus petite avant de disparaître complètement. Au moment de l'évolution, le diamètre atteignait et dépassait même celui de la pleine lune.

Les officiers posèrent quelques questions et regagnèrent leur bureau, où d'autres rapports les attendaient. Dès le lendemain matin, une grande enquête commença.

Les militaires ne laissaient pas de manifester une certaine nervosité. Quoi que ce fût : aérolithes banaux, fusées déformées par l'imagination, ou véritables U.F.O., cela se passait dans une des régions les plus sensibles des Etats-Unis, celle de Los Alamos et de Sandia Base, les deux installations capitales du programme de développement atomique, situées à moins de 150 kilomètres d'Albuquerque et de bien d'autres établissements presque aussi secrets.

La ressemblance des objets inconnus avec des météorites conduisit les officiers de Kirtland à faire appel au Dr. Lincoln La Paz. Celui-ci déclara que, deux ou trois points mis à part, il pouvait en effet s'agir d'aérolites. La meilleure façon de s'en assurer consistait à déterminer leur point de chute pour essayer de trouver des débris.

Les observations faites au cours de la nuit fournissaient tous les éléments désirables pour le calcul des trajectoires. Le Dr. La Paz et un certain nombre d'officiers explorèrent donc le nord du Nouveau-Mexique. Ils interrogèrent les gens et, en confrontant leurs déclarations, découvrirent qu'on avait vu huit boules de feu distinctes. L'une, particulièrement brillante, se révéla la plus facile à suivre parce qu'elle avait été vue par un grand nombre d'observateurs. L'équipe, interrogeant toujours des témoins, atteignit la frontière du Texas et l'endroit où le météorite avait dû toucher la terre. Elle explora la région, mais ne trouva rien. L'enquête fut reprise de bout en bout et aboutit au même résultat. Pour la première fois, le Dr. La Paz, comme il me le déclara par la suite, douta que les boules de feu vertes fussent bien des météorites.

Bientôt, le phénomène se renouvela presque chaque nuit. Les officiers des renseignements de Kirtland pen-

sèrent alors qu'ils pouvaient l'observer eux-mêmes. Deux d'entre eux partirent dans un avion, le 8 décembre, juste avant le coucher du soleil, et se mirent à croiser au nord d'Albuquerque. Ils s'étaient partagé les détails à observer en cas de rencontre avec un objet mystérieux. Ils en virent un à 18 h 33. Voici leur rapport :

« A 18 h 33, volant à l'altitude affichée de 3 450 mètres, nous observâmes un étrange phénomène. Nous nous trouvions alors à trente kilomètres à l'est de Las Vegas, cap au 90. Le capitaine... pilotait et je lui servais de copilote. Je vis l'objet une fraction de seconde avant mon compagnon. Situé à environ 600 mètres plus haut que l'avion, il s'en rapprochait, à une vitesse élevée, sous une inclinaison de 30° gauche, et ressemblait à un feu de Bengale vert, du genre couramment employé dans l'aviation militaire. L'éclat était cependant plus intense et l'objet paraissait considérablement plus grand qu'un feu de Bengale ordinaire. Sa trajectoire, quand nous l'aperçûmes, était plate, presque parallèle au sol. Le phénomène dura environ deux secondes. A ce moment, il parut s'éteindre et la trajectoire s'affaissa rapidement. L'intensité était telle que le phénomène fut visible dès le moment où la flamme s'alluma. »

L'équipe de l'A.T.I.C. ne participa pas directement à cette enquête. Elle s'occupait à vérifier si ces boules de feu vertes demeuraient particulières à la région d'Albuquerque. C'était en effet le cas.

Les aérolithes verts envahirent le ciel du Nouveau-Mexique pendant les mois de décembre 1948 et de janvier 1949.

Une conférence se réunit à Los Alamos, au milieu de février. On y vit le Dr. Joseph Kaplan, autorité mondiale en matière de physique de l'atmosphère supérieure, le Dr. Edward Teller, rendu célèbre par la bombe H, le Dr. La Paz, naturellement, et de nombreux savants et officiers. Son but n'était pas de discuter l'existence de ce type particulier d'U.F.O., presque tous les assistants en ayant vu au moins un, mais de décider si c'était ou non un produit de l'industrie humaine et d'imaginer des moyens pour en apprendre plus à leur sujet.

Comme toujours en pareil cas, les opinions se partagèrent. Les partisans de la théorie naturelle présentèrent des faits découverts dans les journaux astronomiques. Les météores de couleur verte n'étaient pas fréquents, mais on en avait observé en plusieurs occasions. La trajectoire plate, principal argument de leurs adversaires, n'avait, non plus, rien de nouveau; celle d'un météore peut paraître plate quand on la voit sous un certain angle. Enfin, si les phénomènes avaient été si abondants en décembre et en janvier, cela venait de ce que le temps était resté exceptionnellement clair sur tout le sud-ouest pendant cette période.

Le Dr. La Paz dirigea le groupe qui ne croyait pas à l'origine naturelle, et il s'appuyait sur l'expérience acquise au cours des recherches effectuées avec les équipes de renseignements. Il souligna que : 1° la trajectoire était trop plate; 2° la couleur trop verte; 3° il n'avait découvert aucun fragment, même après avoir déterminé le point où ils auraient dû atteindre la terre s'ils avaient été des aérolites.

Sans doute ne fut-il pas assez convaincant, car, lorsque la conférence prit fin, au bout de deux jours, elle avait décidé que les boules de feu vertes constituaient un phénomène naturel d'un genre encore inconnu. Elle recommanda de confier la direction des recherches au laboratoire de Cambridge, appartenant à l'Aviation, plus spécialement chargé de l'étude de ces phénomènes naturels, en lui demandant de créer des moyens pour photographier les boules de feu et pour mesurer leur vitesse, leur altitude et leurs dimensions.

A la fin de l'été de 1949, Cambridge créa le *Project*

Twinkle pour résoudre l'énigme. Il demanda l'installation de trois cinéthéodolites près de White Sands. Un cinéthéodolite est analogue à une caméra de 35 mm ordinaire, sauf qu'en photographiant un objet on photographie également trois cadrans qui indiquent l'heure, l'orientation et l'angle de pointage de la caméra. Si deux ou plusieurs de ces appareils photographient le même objet, on peut calculer de façon très précise la vitesse, l'altitude et les dimensions de celui-ci.

Ce fut un échec. *Project Twinkle* ne photographia absolument rien. Il ne disposa jamais que d'une caméra qu'il fallait transporter dans la région d'où arrivaient des rapports et qui y parvenait toujours trop tard. Il lui aurait fallu plus de personnel et plus de matériel, mais le budget de l'Aviation ne permit pas de les lui procurer. Il ne trouva même pas l'appui moral sur lequel il aurait pu compter. Aussi *Project Twinkle* mourut-il silencieusement quand la guerre de Corée éclata, en même temps que l'intérêt des autorités pour les boules de feu vertes s'atténuait.

Lorsque j'organisai le *Project Blue Book*, à l'été de 1951, je n'avais jamais entendu parler de celles-ci. Un jour que j'assistais à une conférence, à Los Angeles, avec plusieurs autres officiers de l'A.T.I.C., on me présenta au Dr. Joseph Kaplan. Quand il connut notre qualité, sa première question fut :

— Qu'est-il advenu des boules de feu vertes?

Devant notre ignorance, il nous exposa la question. Il me parla personnellement du Dr. La Paz, m'engageant à entrer en contact avec lui, bien qu'il ne partageât pas son opinion sur l'origine extra-naturelle de ces phénomènes.

A mon retour à Dayton, je me plongeai dans les archives. Depuis un an et demi, il n'était plus arrivé un seul rapport au sujet de ces boules de feu. Je trouvai quelques notes sur la conférence de Los Alamos et décidai de voir le Dr. La Paz quand je me rendrais à Albuquerque, mais je n'en eus jamais le temps.

Six ou huit mois plus tard, je déjeunai avec des gens du laboratoire de Los Alamos et l'un d'eux mentionna les mystérieuses boules de feu. Il en résulta une discussion qui se prolongea fort avant dans l'après-midi. Elle fut extrêmement intéressante, car tous étaient des savants et des techniciens et avaient vu au moins une fois le phénomène. L'un d'eux, un pilote, me décrivit celui-ci d'une façon très évocatrice :

— Prenez une balle de tennis et recouvrez-la d'une couche de peinture fluorescente, ayant une brillante couleur verte dans l'obscurité. Placez quelqu'un à une trentaine de mètres de vous et à un niveau plus élevé de trois mètres. Dites-lui de vous lancer cette balle de toutes ses forces. Voilà à quoi ressemble une boule de feu verte!

Toutes les hypothèses furent évoquées, mais quand on parla d'une association possible avec des véhicules interplanétaires, tout le groupe devint sérieux. Ils avaient eu le temps d'y réfléchir, me dirent-ils, et d'échafauder une théorie. D'après eux, il pouvait s'agir d'une sorte d'engins d'essai, projetés dans notre atmosphère par un « astronef », planant à plusieurs centaines de kilomètres au-dessus de la terre. Deux ans auparavant, j'eusse été stupéfait d'entendre des savants de cette valeur me faire une déclaration aussi extravagante, mais, à ce moment, j'en avais déjà écouté beaucoup de semblables.

Renversons la question, me dirent-ils, en supposant que nous désirions atteindre une planète éloignée. Le trajet comprendrait trois phases : la traversée de l'atmosphère terrestre, celle de l'espace interplanétaire, et enfin l'entrée dans l'atmosphère de la planète où nous voulons nous poser. Les deux premières, évidemment, posent déjà des problèmes extraordinairement

difficiles, mais la troisième serait, de toute évidence, la plus critique. Notre engin serait en tout point semblable à un aérolithe, sauf qu'il serait propulsé et ne tomberait pas librement. Il y aurait à résoudre des questions d'échauffement aérodynamique et, sans doute, une quantité d'autres que nous ne pouvons même pas encore concevoir. Peut-être trouverait-on des solutions partielles par des expériences de laboratoire, mais rien ne peut remplacer l'expérience dans les conditions de la réalité, d'autant plus que les résultats obtenus dans l'atmosphère de notre planète peuvent ne pas être entièrement valables dans une autre. Dès lors, la façon de procéder la plus logique consiste à construire notre véhicule interplanétaire, à nous rendre près de la planète qui nous intéresse, en en restant à plusieurs centaines de kilomètres, puis à envoyer vers elle des engins d'essai. Si nous désirons laisser les habitants éventuels dans l'ignorance de notre action, nous pouvons installer un dispositif assurant la destruction de chaque engin, ou nous arranger pour que celui-ci soit consumé par l'échauffement dû au frottement.

Ainsi raisonnaient-ils, chacun ajoutant une idée nouvelle. Je devais rentrer à Albuquerque et n'eus pas le temps de poser les questions qui me venaient à l'esprit. Je leur fis cependant une remarque. A les entendre, j'étais conduit à conclure qu'ils ne voyaient pas un phénomène naturel dans ces boules de feu. Pas exactement, me répondirent-ils, mais les constatations faites jusque-là faisaient largement pencher la balance dans le sens de cette conclusion.

Parvenu à Albuquerque, je décidai d'y rester un jour de plus pour rendre visite au Dr. La Paz.

Celui-ci n'ignorait aucun détail relatif aux boules de feu vertes et me confirma qu'on n'en signalait plus. Certains savants, me dit-il, comme le Dr. Joseph Kaplan et le Dr. Edward Teller, voulaient y voir des météores naturels, mais plusieurs raisons l'obligeaient à rester d'un avis différent. La couleur, tout d'abord. Pour illustrer ce point, il sortit de son tiroir l'image du spectre solaire et m'y désigna deux nuances de vert, l'un très pâle, presque jaune, et l'autre très vif. Il emportait cette image au cours de ses enquêtes et toutes les personnes qui avaient vu des boules de feu lui avaient indiqué cette seconde nuance. L'autre était celle des météores véritables.

Puis il aborda la question de la trajectoire. Evidemment, me dit-il, celle d'un météore pouvait paraître plate, sous certains angles, mais jamais autant que celles des boules de feu. Puis il y avait l'aspect. Tous les témoins parlaient d'une chose « terrifiante » « aussi grosse que la lune », et « éblouissante », qualificatifs qui ne s'appliquaient pas aux météores.

Non, le Dr. La Paz ne pouvait y voir des météores, ni des aérolites. Ceux-ci sont toujours accompagnés par du bruit et par une onde de choc qui brise les vitres et effraye le bétail. Or, aucun de ceux qui avaient vu des boules de feu n'avait jamais entendu un son.

De plus, le fait qu'on n'ait jamais découvert un fragment quelconque, alors que, dans le cas des aérolithes on en trouvait toujours, était un grand mystère. Il m'expliqua comment il procédait. Sur une carte, il traçait une ligne dans la direction où un observateur avait aperçu l'aérolithe, à partir du point où se trouvait cet observateur. Il obtenait ainsi un réseau convergeant vers l'endroit où le corps céleste avait atteint la terre. Il faisait alors sonder le sol avec des perches en acier et le trouvait.

Pour les boules de feu, il avait employé la même technique, obtenu des réseaux analogues, mais n'avait jamais rien découvert à l'emplacement ainsi déterminé.

Je ne lui posai qu'une seule question quand il eut fini :

— Que sont, à votre avis, ces boules de feu?

Il réfléchit pendant quelques secondes. Tout ce qu'il pouvait me dire, répondit-il enfin, c'était qu'il n'y voyait pas un phénomène naturel. Il espérait cependant que c'en était un et que l'une d'elles toucherait la terre quelque jour, ce qui permettrait de résoudre l'énigme.

Cette attitude explique son calme apparent lors de l'événement du 18 septembre 1954, et sa réflexion : « Je ne m'attends pas à trouver quelque chose. »

En janvier 1949, au moment de la plus grande prolifération des boules de feu, d'autres faits mystérieux se produisirent dans une autre partie du pays, centrés autour d'une région si secrète qu'il est même interdit de la nommer. Cette fois, il s'agissait de groupes de petites lumières et ce fut l'armée américaine qui eut principalement à s'en occuper.

Ces lumières furent signalées par les patrouilles assurant la protection de la région. Au début, on les vit toutes les trois ou quatre nuits, puis la fréquence s'accéléra pour devenir quasi quotidienne. Certaines patrouilles annoncèrent qu'elles avaient vu trois ou quatre de ces formations dans la même nuit. Une fois, même, toute la garnison en vit passer une au-dessus du terrain de manœuvre.

Les descriptions variaient, comme à l'habitude, mais la majorité des observateurs parlaient de trois lumières, formées en V. En se déplaçant dans le ciel, elles changeaient de couleur, passant du bleu pâle à l'orange et inversement, avec une période d'environ deux secondes. Elles allaient habituellement de l'ouest à l'est et ne produisaient aucun son. Leur vitesse n'atteignait pas celle d'un météore, mais dépassait « celle d'un avion à réaction ». Comme dimensions, elles étaient « un peu plus grosses que la plus grosse étoile ».

Les rapports furent dûment transmis à l'A.T.I.C. mais on y était alors trop absorbé par les boules de feu pour

y consacrer beaucoup d'attention. Aussi, au bout de deux semaines, aucune réaction ne s'étant produite, le commandant des installations militaires décida de prendre l'initiative. Un plan fut rapidement dressé. Des patrouilles se rendraient à un point déterminé de la zone de sécurité, avec des instruments d'observation. Un P.C. serait établi. Autour de lui rayonneraient des équipes composées chacune de quatre hommes : un observateur, un chronométreur, un secrétaire et un radio.

A la vue d'un U.F.O., le radio signalerait sa position et le sens du déplacement. L'observateur pointerait sa lunette et énoncerait les angles d'orientation et d'élévation tandis que le chronométreur lirait le temps. Le secrétaire noterait toutes ces indications, que le P.C. communiquerait à la patrouille suivante.

C'était une excellente occasion d'obtenir enfin des renseignements très précis au moins sur un genre d'U.F.O. et elle pouvait constituer un tournant radical dans l'histoire de ceux-ci. Le plan paraissait parfait et tous les participants prévus manifestaient le plus grand enthousiasme. Tous les G.I. se présentèrent en volontaires! L'Aviation étant chargée de diriger les enquêtes relatives aux U.F.O., on lui envoya ce plan pour approbation, en préparant tout pour passer sans délai à l'exécution, les manifestations de lumières pouvant cesser d'une nuit à l'autre.

L'Aviation ne donna pas cette approbation. Le plan fut étranglé, purement et simplement. J'ignore par qui, mais cet étranglement provoqua deux réactions : beaucoup de gens pensèrent que c'était dans le désir d'étouffer la vérité au sujet des U.F.O., d'autres n'y virent que de la bêtise. Aucune de ces opinions ne répondait à la réalité. La décision venait de ce que l'attitude des autorités envers les U.F.O. avait radicalement changé au cours des mois précédents. Ces objets n'existaient

pas, ils ne pouvaient pas exister. Dans l'esprit des membres de l'A.T.I.C., le dernier mystère en date, celui des boules de feu, avait été résolu à la conférence de Los Alamos, quelques jours auparavant. Il s'agissait de météores. L'enquête que l'armée voulait entreprendre aboutirait à une perte de temps et à un gaspillage d'efforts.

Cette transformation de l'attitude officielle est bien difficile à expliquer. Je dis « attitude officielle » parce que, dès cette époque, le sujet donnait lieu à autant de controverses qu'aujourd'hui, les deux factions actuelles existaient déjà.

L'une croyait toujours aux soucoupes volantes. Ceux qui en faisaient partie s'accrochaient à leurs premières idées. Certains pensaient qu'il s'agissait de véhicules interplanétaires. D'autres n'en étaient pas aussi sûrs, mais estimaient qu'il restait beaucoup de choses à apprendre avant qu'on pût écarter la question de façon aussi radicale. Ce n'étaient ni des fous, ni des niais. Ils comptaient de hautes personnalités dans leurs rangs et des savants appuyaient leurs idées.

L'autre ne croyait pas aux soucoupes volantes. Beaucoup y avaient pourtant cru, à un certain moment, mais ils avaient changé d'avis dans l'intervalle, certains parce qu'ils avaient très soigneusement étudié les rapports sans y trouver la moindre preuve sur la réalité des U.F.O., d'autres simplement parce qu'ils sentaient pencher l'opinion des autorités dans ce sens.

Comme beaucoup d'autres personnes, je me demandai s'il n'existait pas quelque raison cachée derrière ce changement. Voulait-on épaissir encore le voile du secret? Désirait-on dissimuler au grand public la preuve qu'il s'agissait bien d'engins interplanétaires, pour éviter une panique? Tout le monde se rappelait encore celle qu'avait provoquée l'émission d'Orson Welles,

désormais fameuse, « La guerre des mondes », le 30 octobre 1938.

J'étais intrigué. On décrétait que toute cette affaire des U.F.O. ne reposait sur aucun fondement, alors que les rapports devenaient beaucoup plus précis et que, d'après ce que je savais, l'opinion aurait plutôt dû pencher de l'autre côté. Servais-je de paravent à une vaste entreprise de camouflage? Si quelqu'un, au-dessus de moi, avait la certitude que les U.F.O. étaient bien des véhicules interplanétaires, je pouvais me couvrir de ridicule quand la vérité éclaterait. Aussi n'épargnai-je aucun effort pour essayer de mieux comprendre.

La faction « antisoucoupes volantes » était née par suite d'une réaction psychologique très naturelle : les gens n'aiment pas être dans le camp des perdants. Le 23 septembre 1947, lorsque le chef de l'A.T.I.C. écrivit au commandant de l'Aviation que les U.F.O. existaient réellement, il s'engagea au nom de son personnel qui se trouvait tenu, dès lors, de prouver la justesse de cette position. Il avait vainement essayé de le faire pendant dix-huit mois. Les supérieurs et la presse s'étaient inquiétés, réclamant une réponse. L'A.T.I.C. avait tenté de la fournir par son « Etat de la question » très secret, qui « prouvait » la réalité des U.F.O. L'autorité avait refoulé cet état. Les gens de l'A.T.I.C. craignirent de se faire accuser de niaiserie et se rabattirent sur une nouvelle hypothèse : les U.F.O. n'existaient pas. Très vite, ils constatèrent que c'était plus facile à démontrer et mieux accueilli. Auparavant, quand le Pentagone posait une question sur un rapport particulièrement intéressant, on répondait : « C'est sans doute vrai, mais nous ne pouvons le prouver. » Désormais on déclarait : « Il s'agissait d'un ballon », et tout le monde était content.

Ce « new look » reçut une consécration officielle le 11 février 1949, lorsque le *Project Sign* devint le *Project*

Grudge. On procéda à ce changement parce que le premier nom de code avait été compromis. Ce fut du moins ce que je répondis constamment à toutes les questions à ce sujet. J'allai même plus loin en déclarant que les mots « Sign » (signe) et « Grudge » (rancune) n'avaient aucune signification. Ce n'était pas vrai, ils en avaient, et même beaucoup.

CHAPITRE V

L'AGE DES TÉNÈBRES

Le changement de nom, effectué le 11 février 1949, ne transforma pas directement les attributions et les façons de procéder du bureau. Celui-ci devait continuer à enquêter sur les rapports signalant des objets volants non identifiés, en employant des méthodes habituelles aux services de renseignements. Celles-ci impliquent une *estimation impartiale* des éléments fournis. Mais point n'était besoin d'étudier les archives pendant très longtemps pour constater que le *Project Grudge* n'en fit pas usage. Toutes ses études partirent du principe que les U.F.O. ne pouvaient pas exister. Sa devise devint : Quoi que vous voyiez ou entendiez, n'y croyez pas!

Le personnel fut renouvelé. Les plus éminents spécialistes du renseignement disparurent. Certains avaient brusquement changé d'avis en constatant que le Pentagone n'éprouvait aucune sympathie pour la thèse de la réalité des U.F.O. et consacraient leurs talents à des besognes moins ingrates. D'autres furent tout simplement « remerciés », c'étaient ceux qui avaient refusé d'abandonner leur première conception.

L'objectif, désormais, pouvait s'énoncer ainsi : Se débarrasser des U.F.O. Bien entendu, il ne fut jamais formulé par écrit, mais l'esprit de tous les rapports, de toutes les notes, de toutes les directives, l'indiquait clairement.

Pour l'atteindre, le *Project Grudge* entreprit une campagne qui ouvrit, dans l'histoire des U.F.O., une ère nouvelle comparable à cet « Age des Ténèbres » défini par le dictionnaire comme une période de « stagnation intellectuelle ».

Le *Project Grudge* adopta un programme de destruction en deux phases : d'abord, trouver une explication à chaque rapport; ensuite, porter la solution à la connaissance du public. Ainsi, pensait-on, on mettrait fin à l'arrivée de rapports sur les U.F.O.

Le personnel de *Project Sign* avait déjà inauguré la première phase. Il avait constaté qu'un grand nombre de rapports provenaient de l'observation de ballons-sondes, ou de corps astronomiques, tels que des planètes, des météores ou des étoiles. Pour atteindre le cœur du problème, il fallait éliminer ce genre de rapports. Dans ce but, ils firent appel à des concours extérieurs. Le Service météorologique fut chargé de reconnaître les cas où il pouvait s'agir de ballons. Le Dr. J. Allen Hyneck, éminent astrophysicien à l'Université de l'Ohio, fut engagé pour rejeter ceux qui pouvaient concerner des corps astronomiques. Dès le début de mars, il fut établi que, grâce à ces identifications, la moitié des rapports, au moins, pouvaient être attribués à des mystifications, ou à l'observation de ballons, de planètes, de faux soleils, etc. La deuxième phase, c'est-à-dire la campagne de publicité, pouvait s'ouvrir.

Depuis plusieurs mois, les journalistes et les écrivains spécialisés essayaient de percer les murailles du secret, sans succès. Ils commettaient la grave erreur de laisser entendre qu'ils ne croyaient pas les pilotes militaires ou civils, les savants et autres citoyens dignes de confiance capables d'avoir des « hallucinations », de monter des « mystifications », ni de se laisser « leurrer par les objets les plus courants ». Ce que les gens de *Project Grudge* recherchaient, c'était un auteur qui les écouterait et écrirait ce qu'ils désiraient.

Ils ne tardèrent pas à le trouver dans la personne de Sidney Shallet, rédacteur au *Saturday Evening Post*, qui semblait réunir toutes les qualités souhaitées. Ils obtinrent du Pentagone l'autorisation de le renseigner et déléguèrent, à cet effet, Harry Haberer, un « as » des « Public relations » de l'Aviation. J'ai entendu dire bien des fois qu'on dicta à Shallet ce qu'il lui fallait raconter : tourner les U.F.O. en ridicule, bien faire comprendre qu'il ne pouvait exister rien d'étranger dans notre ciel. Et il fut docile, j'ai tout lieu de le croire.

Son article parut en deux fois, le 30 avril et le 7 mai 1949, dans le *Saturday Evening Post*. Il constitua un fait très important dans l'histoire des U.F.O. parce qu'il eut un effet considérable sur l'opinion publique. Beaucoup de gens s'interrogeaient depuis un an et demi, sans avoir d'opinion bien arrêtée, semblant penser que l'Aviation étudiait le problème et leur ferait connaître la solution quand elle l'aurait trouvée. Aussi l'article de Shallet eut-il de très nombreux lecteurs. Il contenait des faits émanant du Service de Renseignements de l'Aviation, lequel abordait le sujet publiquement pour la première fois.

Cet article fut le prototype de beaucoup d'autres qui le suivirent. Shallet admettait négligemment que certaines observations ne pouvaient recevoir d'explications, mais le lecteur n'avait guère la possibilité de s'y attarder, 99 % de l'article étant consacrés à l'exposé de vues hostiles à l'existence des soucoupes volantes. Autrement dit, il adoptait pleinement l'attitude négative que je connais bien pour m'être entendu dire très sou-

vent : « Parlez-leur des problèmes que nous avons résolus, ne mentionnez pas les autres », quoiqu'on ne m'en donnât jamais l'ordre formel.

La « frénésie », déclenchée par les rapports, déclarait l'article, était si grande que l'Aviation s'était vue « contrainte », bien à contre-cœur, d'ouvrir une enquête. Il ne disait pas que, deux mois après la première observation, l'A.T.I.C. avait lui-même demandé la création de *Project Sign*, justement parce qu'il croyait à la réalité des U.F.O. Il ne parlait pas, non plus, de « l'état de la question », si affirmatif; il ne traduisait nullement l'atmosphère d'excitation et d'angoisse qui régnait, à cette époque, à l'A.T.I.C., où chaque nouvelle enquête était précédée et suivie d'une conférence secrète.

L'article donnait des détails sur un certain nombre de faits mais en les présentant de façon particulière. Les observations faites par Kenneth Arnold ne pouvaient être expliquées. Mais Arnold avait cédé les droits de publier son récit au magazine *Fate* qui l'avait fait paraître avec d'autres portant des titres tels que *Derrière le voile de l'éther* et *Des êtres invisibles sont descendus sur la terre*, donnant ainsi à penser qu'il appartenait à la même catégorie. Les observations sur lesquelles l'Aviation possédait des explications donnaient lieu à de longs développements, les autres n'étaient que mentionnés, en passant.

Il citait beaucoup de noms fameux. Feu le général Hoyt S. Vandenberg, alors chef d'état-major général de l'Aviation, avait vu une « soucoupe volante », mais c'était un reflet sur le pare-brise de son *B-17*. La « soucoupe » du général Lauris Norstad provenait de la réflexion d'une étoile par un nuage; celle du général Curtis E. Lemay était un ballon-sonde. Le colonel Mc Coy, alors chef de l'A.T.I.C., avait personnellement vu des quantités d'U.F.O. : tous étaient des reflets sur des avions lointains. Autrement dit, aucun de ceux qui portaient un nom dans l'aviation ne croyait aux soucoupes volantes.

Le récit de quelques mystifications complétait l'article.

La réaction ne fut pourtant pas celle que l'A.T.I.C. escomptait. Le public, pensait celui-ci, lirait l'article et le jetterait à la poubelle avec toutes ses idées sur les U.F.O. Bien au contraire, le nombre des rapports s'enfla comme aux plus beaux jours. De toute évidence, les gens, civils ou militaires, se moquaient de l'opinion des généraux Vandenberg, Norstad, Lemay, et du colonel McCoy. Ils refusaient de croire que ce qu'ils voyaient étaient des hallucinations, des réflexions ou des ballons. Ce qu'ils voyaient, c'étaient des U.F.O., quoi que ceux-ci pussent être. Un ancien membre du *Project Grudge* m'a dit que Shallet les avait « roulés », qu'il laissait entrevoir la possibilité de l'existence des U.F.O., ce qui le classait dans l'autre camp.

Quelques jours après la publication de l'article, l'Aviation fit paraître un long communiqué dans lequel elle « démolissait » complètement les soucoupes volantes, mais ce communiqué ne fit qu'ajouter à la confusion.

L'article obtint pourtant un résultat : il jeta la semence d'un doute dans beaucoup d'esprits. L'Aviation disait-elle bien la vérité au sujet des U.F.O.? Le public et une très grande partie des militaires ignoraient ce qui se passait derrière les barbelés de l'A.T.I.C., mais ils savaient qu'une quantité de gens dignes de foi avaient effectivement vu ces objets. Les pilotes de ligne sont tout de même des personnes qu'on peut croire. Or, ils en avaient vu, eux aussi. On constatait une certaine discordance entre ces faits et le ton de l'article, et toute discordance fait naître des soupçons.

Mais le doute était encore plus fort chez ceux qui avaient une idée sur ce qui se passait à l'A.T.I.C. Pour-

quoi ce brusque changement d'attitude? se demandèrent-ils. Si l'on prenait les U.F.O. tant au sérieux quelques mois auparavant, pourquoi s'en moquait-on désormais? L'article de Shallet n'était peut-être qu'un trompe-l'œil? Sans doute désirait-on épaissir encore le secret? Beaucoup d'auteurs de livres et d'articles entreprirent donc des « enquêtes indépendantes » pour découvrir la « vérité ». Toute enquête réclame du temps. Aussi l'été et l'automne de 1949 connurent-ils un certain ralentissement danc l'activité des U.F.O.

Ce calme apparent endormit les gens du *Project Grudge*. Les rapports dignes de foi continuèrent à parvenir à la cadence d'une dizaine par mois, mais on ne les vérifia même plus. Dans les archives, on n'en trouve la trace que sur les registres où l'on notait leur arrivée. Le bureau se borna à rédiger une note sur les rapports antérieurs au printemps de 1949, pensant que ce serait la dernière. Il croyait avoir gagné la bataille. Les écrivains estimaient, quant à eux, que le *Project Grudge* leur cachait un fait nouveau et terrifiant, à savoir que l'Aviation connaissait la véritable nature des soucoupes volantes et refusait de le dire.

Les résultats des enquêtes personnelles des écrivains se matérialisèrent au début de l'hiver 1949. Les presses se mirent à tourner en décembre. Le magazine *True* obtint un succès sensationnel en publiant des articles tendant à démontrer que les soucoupes volantes venaient de l'espace interplanétaire.

Ils parurent sous le titre : « Les Soucoupes volantes existent », et étaient dus à la plume de Donald Keyhoe. Dès le premier paragraphe celui-ci déclarait que, d'après des investigations très poussées, il avait acquis la certitude que des êtres suprêmement intelligents observaient la terre de près, venant dans des véhicules qu'on avait baptisés « soucoupes volantes ». Il développait son argumentation autour des trois « Classiques », les incidents Mantell, Chiles-Whitted, et Gorman. Pour chacun d'eux, il prenait les « faits » dans leurs détails, mettait en pièces les conclusions de l'Aviation et exposait les siennes, assaisonnant celles-ci de précisions techniques qui leur donnait une saveur particulière et impressionnante, encore renforcée par le titre du magazine qui les publiait : *True* (« Vrai »). L'effet fut celui d'une bombe. Tous les journaux ainsi que les commentateurs de la radio et de la télévision en parlèrent abondamment. Les soucoupes volantes revenaient à la rampe. L'article du *True* fut, dit-on, l'un des plus lus et des plus discutés dans l'histoire de la presse.

L'Aviation lui apporta un concours involontaire. A la vérité, le succès de Keyhoe fut en grande partie son œuvre. Comme beaucoup d'autres auteurs, il avait cherché à se renseigner auprès d'elle, mais avait été débouté sans cérémonie, parce qu'on le savait partisan de la théorie affirmant la réalité des soucoupes volantes. Mais il possédait plusieurs cordes à son arc. Ancien élève de l'Ecole Navale d'Annapolis, il avait comme camarades de promotion l'amiral Delmar Fahrney, qui occupait alors une place de premier rang dans le développement des engins dirigés de la Marine, et l'amiral Calvin Bolster, directeur du Service des Recherches navales. Il alla les trouver mais ceux-ci ne purent l'aider. Keyhoe en conclut que l'affaire devait être d'une importance considérable. Les U.F.O., raisonna-t-il, ne pouvaient être que des astronefs ou des armes terrestres et les autorités avec lesquelles il se trouvait en contact niaient que ce fût le second cas. C'est ce raisonnement qu'il développa dans son article puis dans un livre postérieur. L'affaire était relancée.

En fait, l'Aviation n'essayait pas de dissimuler un grand secret. Elle ne croyait pas aux soucoupes volantes et ne voulait pas que d'autres pussent y croire. Aussi l'A.T.I.C. imagina-t-il un plan pour réagir contre l'arti-

cle de Keyhoe ou tout autre du même acabit. Un officier général réunit une conférence de presse, fit briller ses étoiles, et prononça les mots magiques de « mystification, hallucination, déformation d'objets courants ». Le public ne fit qu'en rire. Keyhoe et le *True* gagnèrent beaucoup d'argent. Les seuls perdants furent les autres périodiques qui s'étaient laissé distancer.

La conférence de presse fut suivie par un communiqué. Le 27 décembre 1949, on annonça que *Project Grudge* était dissous et que son rapport définitif sur les U.F.O. serait publié dans quelques jours.

Officiellement baptisé « Objets volants non identifiés — *Project Grudge*. Rapport technique n° 102-AC-49/15-100 », on l'appela plus couramment « Rapport Grudge ». Sa forme était typiquement militaire : un texte principal contenant une brève discussion, des conclusions et des propositions, et divers annexes pour appuyer ces conclusions et propositions.

Le rapport final du Dr. J. Allen Hyneck constituait une de ces annexes. L'astronome et ses aides avaient étudié 237 des meilleures observations et passé plusieurs mois à les analyser, 32 % admettaient une explication astronomique. D'autre part, le Service Météorologique de l'Aviation et le laboratoire de Cambridge en éliminèrent 12 %, comme ayant des ballons à l'origine. Il en restait donc 56 % sans explication. En écartant celles qui constituaient des mystifications étaient trop imprécises ou pouvaient se rapporter à des avions, *Project Grudge* fit encore un sort à 33 % d'entre elles. La catégorie « Inconnus » contenait 23 %.

La section psychologique du Laboratoire aéromédical donna, elle aussi, son appréciation : « Il existe assez de raisons psychologiques pour fournir des explications plausibles aux observations qui ne peuvent en recevoir de positives. » Certaines gens, déclara-t-elle, avaient des « taches devant les yeux », dues à des particules solides

flottant dans les fluides de l'œil et projetant des ombres sur la rétine, d'autres étaient purement et simplement des imaginatifs. Autrement dit, tous les observateurs d'U.F.O. avaient des défauts de la vue ou étaient des imbéciles. Plus de 70 % de ces observateurs, continuait le rapport, signalaient un objet légèrement coloré. Or, tout objet volant à haute altitude doit paraître sombre devant le ciel. Pour cette seule raison, les U.F.O. ne pouvaient être réels. (Faites l'expérience vous-mêmes. Quand vous verrez un bombardier volant très haut, il ne vous semblera pas sombre, s'il n'est pas peint en couleur très foncée.)

Le Service météorologique national rédigea une note très complète et fort intéressante sur tous les genres d'éclairs. Elle fut incluse dans le Rapport Grudge, mais elle contenait ces mots : « Aucun des incidents signalés ne semble avoir été un éclair. »

La dernière annexe s'intitulait : « Appréciation résumée des observations restantes », elle équivalait à ceci : « Il reste 23 % d'observations que nous ne pouvons expliquer mais auxquelles il faut cependant trouver une explication parce que nous ne croyons pas aux soucoupes volantes. » Cette annexe renforça considérablement la comparaison avec l' « Age des Ténèbres », l'ère de la « stagnation intellectuelle ». Elle revêtait une très grande importance, car elle constituait, en quelque sorte, la substance de tout le rapport. Toutes les autres observations ayant été éliminées, ces 23 % étaient essentiellement les meilleures, celles qui demeuraient inexplicables.

Ce fut évidemment cette annexe qui retint plus particulièrement l'attention des journalistes. Pourtant les quotidiens et les périodiques ne parlèrent pas du Rapport Grudge. Le fait m'intrigua fortement, par la suite, jusqu'au moment où un correspondant de presse à Washington, me fournit une explication. C'était un

homme dont le cerveau pouvait se comparer à un fichier, et les soucoupes volantes constituaient sa marotte. Il avait pu se procurer une copie personnelle du rapport. Celui-ci, me dit-il, produisait une forte impression, mais seulement par son ambiguïté, l'illogisme de ses raisonnements et son effort manifeste pour déconsidérer à n'importe quel prix toutes les observations relatives aux U.F.O. Pour sa part, il y avait vu une grossière tentative de « camouflage » pour dissimuler la « véritable histoire » par des informations tendancieuses.

CHAPITRE VI

LES ROTATIVES TOURNENT
L'AVIATION HAUSSE DES ÉPAULES

Le Rapport Grudge n'était pas destiné à la diffusion générale. Quelques exemplaires furent envoyés au Bureau de Presse de l'Aviation, au Pentagone, où les journalistes pouvaient venir les consulter. Mais l'endroit n'était pas spécialement propice à l'étude d'un document de 600 pages qui paraissait pourtant digne d'être examiné soigneusement et à loisir, plusieurs dizaines de copies durent être mises en circulation. Par la suite, lorsque j'étais à *Project Blue Book*, tous les journalistes qui vinrent me trouver en possédaient une.

Ainsi que je l'ai dit, le rapport ne connut aucune publicité, parce que les journalistes et les écrivains spécialisés essayèrent tout d'abord de le vérifier par des enquêtes personnelles. En conséquence, on ne parla pas beaucoup des soucoupes volantes pendant la première partie de 1950.

Du coup, certaines gens de l'Aviation pensèrent que c'était la fin de l'histoire. Ils vidèrent leurs archives de plusieurs dizaines de kilos de documents : rapports,

notes, photographies, croquis, etc., qui furent attachés en liasses avec des ficelles et expédiés sans cérémonie vers quelque débarras. Certains, même, furent prélevés comme « souvenirs », car, quand je les exhumai, un an plus tard, je constatai que beaucoup avaient disparu.

Il se produisit pourtant une espèce de spasme musculaire, analogue à ceux qu'on voit parfois se manifester après la mort. La dernière liasse venait à peine d'atterrir sur le tas des autres, dans le débarras, que le directeur du Service de Renseignements de l'Aviation demandait : « Que se passe-t-il? » Aucun ordre n'avait prescrit de dissoudre le *Project Grudge*. L'A.T.I.C. répondit qu'il n'était effectivement pas dissous mais ne constituait plus un organisme séparé, ses attributions se trouvaient réparties entre les autres bureaux, les rapports concernant les U.F.O. suivraient désormais la filière ordinaire.

Pour prouver sa bonne foi, l'A.T.I.C. demanda l'autorisation de distribuer un bulletin destiné à préciser la nouvelle situation. Ce bulletin déclarait que le Centre continuait à étudier les rapports relatifs aux U.F.O., mais que ceux-ci constituaient le plus souvent des balivernes. Il soulignait les conclusions du Rapport Grudge dans des termes tels que quiconque, après avoir lu, ne pouvait qu'avoir honte d'envoyer une observation à ce sujet. Cependant, ce bulletin dut être distribué exclusivement aux unités stationnées en Mongolie Extérieure, car je n'en ai jamais découvert une qui l'eût reçu.

Pendant ce temps, une douzaine de civils procédaient à leurs enquêtes personnelles et en tiraient des conclusions.

En mars 1950, le *True* publia un nouvel article, intitulé : « Comment les savants traquent les soucoupes volantes. » L'auteur était le capitaine de frégate R. B. McLaughlin, placé alors à la tête d'une équipe de savants qui travaillaient au développement des engins

téléguidés de la Marine, au terrain d'essais de White Sands. Cet article, soumis à la censure de l'autorité militaire, contenait des affirmations exactement contraires à celles que cette même autorité militaire présentait à la presse depuis deux ans. Le capitaine de frégate croyait non seulement avoir prouvé la réalité des U.F.O. mais aussi connaître leur véritable nature.

— Je suis convaincu, écrivait-il dans cet article du *True*, que cet objet (vu par lui à White Sands) était une soucoupe volante et aussi que ces disques sont des astronefs venant d'une autre planète, manœuvrés par des êtres intelligents.

McLaughlin et son équipe avaient eu l'occasion, en 1948 et 1949, de faire plusieurs bonnes observations. La meilleure s'était présentée le 24 avril 1949, tandis que cette équipe d'ingénieurs, de savants et de techniciens, s'apprêtait à lancer un des grands ballons-sondes de 30 mètres de diamètre. Il était 10 h 30, par une matinée dominicale d'une clarté absolue. On avait déjà fait partir un ballon plus petit pour étudier les vents régnant aux faibles altitudes. Un homme l'observait à travers un théodolite à grossissement 25, un autre tenait le chronomètre, et un troisième enregistrait les observations. Le ballon atteignait environ 3 000 mètres, lorsqu'un de ces hommes poussa un cri et tendit l'index vers la gauche. Les autres regardèrent et aperçurent l'U.F.O.

— Il ne paraissait pas très grand, déclara l'un d'eux par la suite, mais on le voyait très distinctement. On constatait nettement qu'il avait une forme elliptique et une couleur blanchâtre, argentée.

Au bout d'une fraction de seconde, l'homme du théodolite pointa son instrument sur l'objet, et le chronométreur remit le sien en marche. Ils suivirent l'U.F.O. pendant soixante secondes tandis qu'il se déplaçait vers l'est. A la 55^e^, l'angle d'élévation était tombé de 45

à 25°, puis l'objet monta en chandelle et disparut très rapidement. Personne n'entendit le moindre bruit, pourtant le désert du Nouveau-Mexique était si calme, ce jour-là, qu'on aurait « entendu bourdonner un frelon à plus d'un kilomètre ».

En étudiant les observations recueillies, McLaughlin et ses aides constatèrent que l'U.F.O. se déplaçait de 4° par seconde. A un certain moment, il passa devant une chaîne de montagnes. Les observateurs utilisèrent le fait pour évaluer ses dimensions à 30 mètres de long et 12 de large, et ils calculèrent que, lors de sa découverte, il se trouvait à l'altitude de 89 000 mètres et se déplaçait de douze kilomètres par seconde.

Le 5 avril 1948, une autre équipe observa un U.F.O., pendant plusieurs minutes, dans l'après-midi, alors qu'il effectuait une série de violentes manœuvres. L'objet ressemblait à un disque, d'un diamètre sensiblement égal au cinquième de celui de la pleine lune.

En une autre occasion, l'équipage d'un *C-47* qui suivait un ballon-sonde, vit deux U.F.O. monter de l'horizon, décrire un cercle autour du ballon qui se trouvait alors à l'altitude de 27 000 mètres, puis s'éloigner rapidement. Quand on récupéra le ballon, il était déchiré. Je connais les deux pilotes de ce *C-47*, tous les deux croient, maintenant, aux soucoupes volantes.

Les observations de White Sands ont soulevé un intérêt considérable dû à la qualité de ceux qui les firent. On peut légitimement nourrir des doutes sur l'exactitude des vitesses et des altitudes calculées par McLaughlin et ses aides. Cependant, même s'ils ont commis une erreur de 100 %, les chiffres qui restent demeurent toujours fantastiques. D'autre part, ils observèrent l'objet à travers un théodolite de grossissement 25, et jurent qu'il était plat et de forme ovale. Il ne peut donc être question d'un ballon, d'un avion, ni d'un oiseau.

Dans un livre intitulé : *Soucoupes Volantes*, l'astrophysicien Donald Menzel déclare qu'ils virent une réfraction de leur propre ballon, causée par un phénomène atmosphérique. Il a peut-être raison, mais son avis n'est pas partagé par les membres de l' « Aeronautical Division », du général Mills, qui ont des années d'expérience de l'atmosphère, de ses mirages et de ses illusions.

L'article du commandant McLaughlin fit, dans le public, l'effet d'un coup de bâton dans une fourmilière. Celui de Donald Keyhoe avait opéré bien des conversions, mais les incroyants demeuraient très nombreux. Leur effectif diminua rapidement devant le fait que des savants, employés par le gouvernement, avaient vu des U.F.O. et y croyaient.

La Marine ne publia aucun commentaire. Mais, plusieurs mois auparavant, McLaughlin avait envoyé un rapport, contenant uniquement les observations effectuées, sans opinions personnelles. En réponse, Washington avait envoyé ce télégramme : « Qu'est-ce que vous pouvez bien boire là-bas ? » Il émanait de l'amiral, chargé des engins téléguidés de la Marine.

Quand l'article parut, McLaughlin ne se trouvait plus à White Sands mais en mer, sur le destroyer *Bristol*. C'était peut-être sa réponse à l'amiral.

L'Aviation, non plus, ne fit pas de commentaire. Les gens de l'A.T.I.C. se contentèrent de hausser les épaules et de prendre un petit sourire, en continuant « à traiter les rapports sur les U.F.O., par la filière normale ».

Au début de 1950, les U.F.O. se transportèrent au Mexique. Les journaux s'emplirent d'articles à ce sujet. Les pickpockets, déclara le *Times*, faisaient des affaires fabuleuses parmi les foules rassemblées pour regarder un *platívolo*. Le ministère mexicain de la Défense nationale démentit que des débris de soucoupes volantes eussent été découverts.

Une des meilleures observations de 1950 s'effectua le 8 mars, au-dessus de la tête même des membres de l'A.T.I.C.

Ce jour-là, au milieu de la matinée, un appareil des T.W.A. s'apprêtait à atterrir sur l'aérodrome municipal de Dayton. Comme il manœuvrait pour se présenter, le pilote et le copilote aperçurent une lumière brillante, semblant planer vers le sud-est. Ils prévinrent la tour de contrôle. Les opérateurs répondirent qu'ils voyaient également cette lumière et avaient prévenu l'escadrille de la Garde nationale de l'Ohio, stationnée à l'aérodrome. Un pilote courait déjà vers son *F-51*.

— Je désirais éclaircir une fois pour toutes ces histoires idiotes de soucoupes volantes, me déclara ultérieurement ce pilote que je connaissais.

Pendant que le moteur se réchauffait, la tour de contrôle prévint l'A.T.I.C. en indiquant la direction où regarder. Tout le personnel se précipita et vit effectivement l'U.F.O. : une lumière extrêmement brillante, beaucoup plus brillante et plus grosse qu'une étoile. Elle se trouvait à très haute altitude, car les nuages, épais et élevés, la masquaient de temps en temps. Le radar du laboratoire fut alerté. L'appareil immédiatement mis en fonctionnement, des délégués de l'A.T.I.C. s'y rendirent, le radar indiquait effectivement quelque chose dans la direction de la lumière que tout le monde regardait. Il montrait aussi le *F-51* de la Garde nationale et un autre *F-51* qui avait décollé de Wright-Patterson. L'opérateur du radar, un sergent, guida les appareils vers l'U.F.O. Les deux pilotes restèrent en conversation continuelle pour s'assurer qu'ils voyaient bien la même chose. Arrivés à 4 500 mètres, les nuages s'épaissirent et ils cessèrent d'apercevoir l'objet. Les deux pilotes, sûrs de poursuivre un objectif concret, se séparèrent pour éliminer le danger d'une collision, et entrèrent dans les nuages, en volant aux instruments.

Ils y rencontrèrent des conditions extrêmement mauvaises, du givrage notamment, mais continuèrent jusqu'au moment où l'opérateur du radar leur annonça qu'ils se trouvaient près de l'U.F.O. Craignant de l'aborder avant de le voir, ils décidèrent de perdre de l'altitude. Quelques minutes plus tard, l'objet disparut de l'écran du radar. Les deux *F-51* descendirent. Quand les nuages se dissipèrent, on ne voyait plus rien.

L'A.T.I.C. réunit une conférence dans l'après-midi, à laquelle assista le spécialiste de l'électronique et du radar, Roy James. La décision fut prise à l'unanimité : la lumière aperçue était Vénus, qui se trouvait à ce moment-là au sud-est, et le radar avait obtenu un contact sur le nuage chargé de glace, où les deux *F-51* s'étaient engagés. Les experts virent une confirmation dans le fait que le radar avait estimé les avions proches de l'U.F.O. justement quand ils étaient à l'intérieur du nuage. L'U.F.O. était donc de la glace. La question se trouvait tranchée.

Deux ans plus tard, je reçus un coup de téléphone du sergent qui manœuvrait le radar ce jour-là. Il désirait savoir la suite donnée à l'incident. J'avais lu le rapport mais sans y apporter beaucoup d'attention, puisque le cas avait été « résolu ». Le sergent vint à mon bureau et s'emporta en lisant la conclusion. Son expérience, me déclara-t-il, lui permettait de discerner toutes les images données sur l'écran par des phénomènes météorologiques : orages, nuages chargés de glace, couches de températures différentes, etc. Toutes ces images étaient floues et d'intensité variable. Or, dans l'observation en cause, elle était nette, constante, manifestement produite par un objet solide. En outre, lorsqu'elle avait commencé à disparaître, il avait remonté son faisceau et l'avait retrouvée. Elle montait donc en altitude, ce que ne fait pas un nuage chargé de glace.

Le pilote d'un des *F-51* m'exprima aussi son désaccord. Il ne pouvait s'agir d'une planète. Son compagnon et lui avaient pu observer l'U.F.O. très distinctement. Quand ils en approchèrent, il prit une forme nettement ronde. D'ailleurs, s'il s'agissait bien de Vénus, on aurait dû la revoir sensiblement au même endroit du ciel, le lendemain. Or, il n'y avait rien. Le rapport ne mentionnait pas ce détail. Je lui demandai quel était son aspect :

— Grand et métallique, me répondit-il.

Les termes mêmes de Mantell.

L'incident de Dayton ne souleva pas beaucoup d'intérêt dans la presse. Officiellement, la manifestation avait une « explication », et un nuage chargé de glace, même doublé de Vénus, n'a rien de passionnant.

Mais les journaux en signalèrent plusieurs autres. L'un d'eux obtint une grande publicité. Il se produisit à Dallas, au Texas, le 16 mars, juste avant midi. Le premier maître, Charles Lewis, vit un disque traverser le ciel et serrer de près un *B-36,* volant à haute altitude. L'U.F.O. venait du nord, plus bas que le bombardier, puis il monta vers celui-ci, plana un moment au-dessous de lui, et disparut ensuite à grande vitesse.

Dès le lendemain, au-dessus de la petite ville de Farmington, à environ 250 kilomètres au nord-ouest d'Albuquerque, le ciel fut littéralement envahi par des U.F.O. Tous les grands journaux en parlèrent. On en avait déjà vu le 15 et le 16 mars, mais le 17 fut une grande journée. Toutes les soucoupes volantes se trouvant en deçà de l'étoile polaire durent s'y donner rendez-vous, car la plupart des 3 600 habitants de la cité les aperçurent. Les premières observations eurent lieu à 10 h 15, puis l'air s'emplit de soucoupes dont le nombre fut évalué d'un minimum de « 500 » jusqu'à « des milliers ». Presque tous les témoins déclarèrent que les objets avaient la forme de soucoupes, se déplaçaient à des vitesses incroyables, dans tous les sens, n'évitant la collision que d'extrême justesse. Il ne pouvait s'agir d'une hallucination, car le maire, la rédaction du journal local, des anciens pilotes, la police de la route et toutes les espèces de gens qui composent une collectivité de 3 600 âmes, les virent.

J'ai causé à beaucoup de gens qui assistèrent à ce carrousel de soucoupes, désormais fameux, du jour de la St.Patrick 1950. J'ai entendu de nombreuses explications : brins de coton emportés par le vent, ailes d'insectes reflétant le soleil, mise en scène destinée à attirer l'attention sur Farmington, mais il en est une qui n'a jamais été publiée et qui me paraît la meilleure. Dans certaines conditions de grand froid, de l'ordre de —50°C., l'enveloppe en plastique d'un ballon-sonde devient très cassante, et prend les caractéristiques d'une énorme ampoule électrique. Si quelque risée soudaine ou toute autre perturbation frappe ce ballon, il se brise en des milliers de morceaux, qui, en descendant dans le ciel et disséminés par le vent, peuvent ressembler à des milliers de soucoupes volantes.

Le jour de la St.Patrick, un ballon lancé de la base d'Holloman, voisine du terrain d'essais de White Sands, éclata bien près de Farmington, et il faisait assez froid, à 18 000 mètres d'altitude, pour qu'il fût devenu cassant. Les habitants de Farmington ne trouvèrent jamais des débris de plastic, il est vrai, mais ces débris sont aussi légers que des plumes et purent être emportés très loin de la ville.

Le lendemain, 18 mars, l'Aviation, aiguillonnée par la presse, se borna de nouveau à hausser les épaules.

Le *True* intervint une troisième fois, à la fin de mars, en publiant des photographies d'U.F.O., sept, pour être précis. Point n'était besoin d'être un expert pour s'apercevoir que leur origine paraissait, pour le moins, très douteuse, mais elles versèrent de l'huile sur le feu qui

couvait. Tout ce que le public entendait, arguait en faveur de l'existence des soucoupes. Les gens qui n'y croyaient pas pensèrent que l'Aviation manifestait une tranquillité bien surprenante.

Dans la nuit du 26 mars, un speaker de grande réputation, parlant à la radio, déclara que les U.F.O. venaient de Russie. Le lendemain soir, Henry J. Taylor, de Dallas, déclara qu'elles appartenaient à l'oncle Sam. Il ne pouvait dire tout ce qu'il savait, mais on avait découvert une soucoupe volante au rivage, près de Galveston, au Texas. Elle portait des marques de nationalité américaine.

Quarante-huit heures plus tard, une station de télévision interrompit son programme pour montrer ce qu'elle appela les premières images de la chose réelle, notre soucoupe volante militaire. Il s'agissait de photographies de l'appareil expérimental XF-5-U, de la Marine, qui ne vola jamais.

La confusion du public était totale.

Au début d'avril, le périodique *U.S. News and World Report*, si fort estimé par certains, intervint à son tour. Les U.F.O. appartenaient bien à la Marine, et le XF-5-U fut de nouveau exhumé.

Les choses revinrent à la normale lorsque la télévision diffusa un documentaire impartial et que le *New York Times*, resté neutre jusque-là, publia un article intitulé : « Ces Soucoupes volantes... existent-elles ou non? »

Cette agitation n'ébranla pas les militaires. « Tout rapport sérieux sur un phénomène aérien inhabituel sera étudié par les moyens ordinaires du Service de Renseignements », déclarèrent-ils à la presse.

Au printemps de 1950, les pilotes des lignes aériennes commencèrent à envoyer des rapports de plus en plus nombreux et dignes de foi. L'A.T.I.C. n'y attacha pas beaucoup d'importance. En quelques occasions, il engagea un semblant d'enquête, mais le cœur n'y était pas. En revanche, les journaux leur firent un large accueil et ces rapports finirent par être assez nombreux pour qu'il ne fût plus possible de croire à des « mystifications, hallucinations ou déformations d'objets courants ». En avril, mai et juin 1950, ces pilotes envoyèrent plus de 35 rapports très sérieux.

L'un d'eux vint d'un *DC-3* qui se rendait à Memphis à Little Rock, dans la nuit du 31 mars. La nuit était exceptionnellement claire, pas de nuages, ni de brume légère. A 21 h 29 exactement, à la montre du cockpit, le pilote Jack Adams remarqua une lumière blanche sur sa gauche. Le copilote G. W. Anderson consultait une carte à ce moment, mais il vit son camarade se pencher en avant et regarda à son tour. Il aperçut la lumière juste à l'instant où Adams disait :

— Qu'est-ce que c'est que ça?

— Sûrement pas une de ces choses! répondit Anderson qui, comme Adams, nourrissait un profond scepticisme à l'égard des soucoupes volantes.

L'U.F.O. passa sur l'avant du *DC-3* et ils purent bien l'examiner. Aucun d'eux ne put préciser la forme parce qu'elle restait « floue » mais ils la supposèrent circulaire, à cause de la disposition des huit ou dix « hublots », à travers lesquels ils apercevaient une lumière bleuâtre. Il y avait aussi un feu blanc clignotant, à la partie supérieure, ce qui conduisit beaucoup de gens à penser qu'il s'agissait d'un autre avion de transport. Mais il ne s'en trouvait pas dans la région. D'autre part, l'équipage du *DC-3* fut très affirmatif sur ce point. Il aurait lu le matricule, aperçu des passagers et secoué le pilote d'importance pour être venu si près.

Un mois plus tard, au-dessus de l'Indiana septentrional, un autre *DC-3* des T.W.A. vit un second U.F.O., ressemblant à « un grand globe de métal fondu ». L'explication officielle fut qu'il s'agissait d'un reflet

de haut fourneau sur une couche de brume. Peut-être, mais le pilote le nia énergiquement.

Deux ans après, des observations analogues furent faites au-dessus de la Corée du Nord, où les bombardiers américains avaient fait disparaître les hauts fourneaux!

Les rapports envoyés par des pilotes de ligne m'ont toujours plus intéressé que tous les autres, parce que ces pilotes sont, en général, d'excellents observateurs et qu'ils passent une grande partie de leur vie à regarder le ciel, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité. Un après-midi de février 1953, je revenais de Colorado Springs, à bord d'un *DC-6*. Les passagers n'étaient pas très nombreux et le chef de bord, comme à l'habitude, vint faire un tour dans la cabine. Il s'assit sur le siège voisin du mien. Au bout de quelques minutes de conversation, je lui demandai ce qu'il pensait des soucoupes volantes. Il se mit à rire, en répondant que des dizaines de gens lui posaient cette question. Mais son attitude changea quand il apprit mes fonctions. Lui-même, me dit-il, n'en avait jamais vu mais beaucoup de ses camarades en avaient rencontré. L'un d'eux avait envoyé un rapport, étouffé comme tous les autres, mais il avait acheté un Leica, avec un téléobjectif, et l'emportait désormais dans tous ses vols.

— Désirez-vous vraiment vous faire une opinion sur les soucoupes volantes? me demanda-t-il soudain.

— Assurément.

— Combien de temps resterez-vous à Chicago?

— Environ deux heures.

— Bien. Dès que nous y arriverons, je vous rejoindrai au Caffarello, en face de l'aérogare, et je tâcherai de vous amener quelqu'un.

J'attendis au bar du Caffarello pendant une heure et j'allais me décider à partir pour rejoindre l'avion de Dayton, lorsque mon pilote arriva avec trois compagnons. Trois autres pilotes qui habitaient Chicago arrivèrent peu après. Je ne me souviens plus des noms. Ce ne fut pas une conférence officielle mais j'y appris vraiment l'opinion des pilotes de ligne sur les U.F.O. Tout d'abord, ils ne me cachèrent pas leur façon de penser sur les enquêtes de l'Aviation.

— Si une soucoupe volante venait se placer au bout de mon aile, avec des petits bonshommes faisant des signes, me dit l'un d'eux, je ne ferais pas de rapport, même si tous mes passagers la voyaient aussi.

— Vous vous rappelez ce que Jack Adams vit près de Memphis? me demanda un autre.

— Très certainement.

— Il le signala à l'Aviation et, lors de son voyage suivant, un personnage mal embouché vint le trouver, à Memphis, pour lui expliquer qu'il avait vu un météore. Adams eut l'air d'un imbécile. Or, moi je le connais bien. C'est le type le plus posé que je connaisse. S'il déclare qu'il a vu quelque chose avec des hublots éclairés, c'est que c'est bien ça... et non un météore.

Non, ils n'aimaient pas la façon dont l'Aviation traitait la question et, à leurs yeux, j'étais l'Aviation elle-même, « Monsieur Soucoupes volantes » en personne. Aussi me malmenèrent-ils assez rudement. Je ne m'en plaignis pas. Ce groupe de sept pilotes représentaient bien, je pense, l'opinion de tous leurs camarades. Ce qu'ils avaient vu n'était pas l'effet d'hallucinations, ni d'une hystérie collective, et ce n'était pas, non plus, des ballons, ni des météores.

Trois d'entre eux avaient effectivement aperçu quelque chose qu'ils ne pouvaient pas identifier comme des objets connus, pour employer leur terminologie. Deux avouaient que leurs observations n'étaient pas suffisamment précises, mais il n'en allait pas de même pour le troisième.

Si je m'en souviens bien, celui-ci était employé aux

T.W.A. En mars 1952, il pilotait un *C-54*, chargé de matériel, entre Chicago et Kansas City. A bord, il y avait le copilote et une troisième personne. Vers 14 h 30, il volait à 150 mètres au-dessus d'une épaisse couche de nuages et causait avec la station de Kirksville, dans le Missouri. Tout en parlant, il surveillait son deuxième moteur qui perdait de l'huile. A ce moment, il aperçut un objet en forme de disque et argenté, en ligne avec ce moteur et à quelques degrés au-dessus, trop loin pour en observer les détails, mais suffisamment proche pour en reconnaître la silhouette générale.

L'objet se maintint dans cette position pendant cinq ou six minutes, puis le pilote décida de le voir d'un peu plus près. Il tourna dans sa direction et la distance diminua pendant une trentaine de secondes, mais l'U.F.O. commença alors à évoluer sur la gauche. Le copilote décida à ce moment qu'il s'agissait d'un ballon et, comme leur compagnie ne les payait pas pour intercepter les ballons, ils revinrent à leur route. Le « sacré truc » demeura sur leur gauche pendant quelques minutes. Si c'est un ballon, se dit le pilote, il ne restera pas au bout de mon aile gauche si je fais une abattée de 45° sur la droite. Il l'effectua. L'objet recula bien sur l'arrière mais pas assez pour être un ballon. Il parut augmenter de vitesse comme pour essayer de tourner autour du *C-54*. Le pilote finit par exécuter une rotation de 360°, et l'U.F.O. le suivit, à l'extérieur. Il fallait, pour cela, quelle que fût sa distance, qu'il disposât d'une vitesse phénoménale.

L'hypothèse d'un ballon s'évanouissait donc. Après la rotation, l'objet parut perdre de l'altitude, car il tomba au-dessous du niveau des ailes. Le pilote décida de faire une nouvelle tentative. Il fit lancer les quatre moteurs à toute puissance, monta de quelques milliers de mètres, et revint vers l'U.F.O., en une longue glissade. Comme la distance diminuait, l'objet se mit à

tomber plus vite et « s'enfonça » dans la couche nuageuse. Au moment où le *C-54* passait à l'aplomb du point où il avait disparu, l'équipage vit l'objet ressurgir à droite et s'élever avec une vitesse telle qu'il fut perdu de vue en quelques secondes.

Les deux pilotes voulurent rester sur les lieux, mais le deuxième moteur donnait des signes de fatigue de plus en plus manifestes et ils se dirigèrent vers Kansas City.

Je manquai mon avion pour Dayton mais j'avais entendu un excellent rapport sur les U.F.O.

Qu'avaient-ils vu? Pas un ballon. Pas un autre avion, non plus, car la station de Kirksville confirma qu'il n'y en avait pas dans la région. Ce pouvait être une réflexion de quelque genre, mais le pilote déclarait que la façon dont il « s'enfonça » dans les nuages excluait cette hypothèse. D'ailleurs, il avait reparu brusquement au bout de l'aile droite. Aucune explication n'était possible.

Mais que pensaient mes interlocuteurs de la nature de ces objets? Trois estimaient que c'étaient des aéronefs interplanétaires, un, que c'étaient des « armes secrètes » américaines, les trois autres hochèrent la tête sans répondre. Moi aussi. Nous étions pourtant d'accord sur une chose : ce pilote avait vu quelque chose d'extrêmement inhabituel.

La conversation se termina vers 21 heures. J'emportai l'opinion non fardée de sept pilotes de ligne, et ils m'avaient fait connaître celle d'une cinquantaine de leurs camarades. Ceux-ci, avais-je appris, en discutaient souvent; beaucoup prenaient les observations très au sérieux. Certains y voyaient des véhicules interplanétaires, d'autres des armes américaines, le reste ne savait pas, mais bien peu se moquaient des observations faites par les autres.

En mai 1950, les soucoupes volantes avaient repris la vedette. L'Aviation ne prenait pas parti, se conten-

tant de hausser les épaules. Elle n'essayait même pas d'enquêter.

— Tout cela est un tas de sottises, déclara un colonel aviateur, qui aurait dû diriger ces enquêtes. Les soucoupes volantes, ça n'existe pas!

Pour lui, tous ceux qui en voyaient étaient des plaisantins, des niais ou des gens recherchant la publicité. Quant aux pilotes de ligne, « ils étaient fatigués. Ce qu'ils prenaient pour des astronefs étaient de simples réflexions sur leurs pare-brise ».

Telle était la façon dont l'Aviation jugeait impartialement les rapports « par la filière habituelle du Service de Renseignements ». Mais le public ajoutait manifestement plus foi aux dires des savants « imbéciles », engagés à grands frais pour le Trésor au terrain de White Sands, des pilotes militaires « affamés de publicité », des pilotes civils « fatigués », parce que au cours d'un référendum exécuté à l'échelle du pays, 6 % seulement des 150 millions d'habitants déclarèrent partager l'opinion du colonel aviateur.

94 % des autres se faisaient une idée différente.

CHAPITRE VII

LE PENTAGONE S'AGITE

Le 25 juin 1950, les armées de la Corée du Nord franchirent le 38ᵉ parallèle, et, pendant un certain temps, les soucoupes volantes cessèrent de constituer un pôle d'attraction. Cela ne dura pas, car, dès le 8 septembre suivant, un livre, intitulé : *Behind the Flying Saucers*, révéla que des savants au service du gouvernement avaient découvert et analysé trois modèles différents de soucoupes volantes. Celles-ci étaient fantastiques... tout comme le livre. Faites d'un métal inconnu, ultra-résistant, elles étaient montées par de petits hommes en uniforme bleu, qui se nourrissaient de pastilles contenant un aliment concentré, et buvaient de l'eau lourde. Frank Scully, l'auteur, tenait l'histoire d'un propriétaire de puits de pétrole multimillionnaire, Silas Newton, qui la tenait lui-même d'un mystérieux « Dr. Gee », un des savants ayant participé à l'étude des épaves. Le livre fit sensation, Newton et le « Dr. Gee » devinrent célèbres, Scully gagna beaucoup d'argent.

Deux ans plus tard, les journaux parlaient de nou-

veau du multimillionnaire Newton et du « Dr. Gee ». Ils avaient été condamnés pour escroquerie.

A l'automne de 1950, Donald Keyhoe publia lui aussi un livre qui développait l'article publié par le *True*. Ce livre était bien terne par rapport au précédent mais il convainquit plus de gens. L'auteur rapportait des faits, et ces faits étaient exacts, si les commentaires prêtaient à controverse.

Cependant, ni ces deux ouvrages, ni les avances et les replis spectaculaires des troupes des Nations Unies, en Corée, n'eurent d'influence sur le nombre de rapports reçus par l'A.T.I.C. Ce nombre fut de 77 pendant le premier semestre de 1950, et de 75 pendant le second, quoique une certaine quantité ait pu disparaître dans la corbeille à papiers, tant ils étaient peu appréciés à cette époque.

C'est à cette époque, janvier 1951, que je fus rappelé au service et affecté à l'Air Technical Intelligence Center (A.T.I.C.) comme officier de renseignements. Je m'y trouvais seulement depuis huit heures et demie lorsque j'entendis prononcer officiellement, pour la première fois, les mots « soucoupes volantes ». Jusque-là, je n'y avais jamais consacré beaucoup d'attention, ne m'intéressant guère qu'aux rapports faits par les pilotes. J'avais moi-même environ 2 000 heures de vol et vu bien des choses étranges dans le ciel, rien pourtant que je n'eusse pu identifier en quelques secondes. Quand des aviateurs signalaient quelque chose, il ne pouvait être question d'hallucination, j'en étais fermement convaincu, mais je n'étais nullement disposé à admettre que les soucoupes volantes fussent des véhicules interplanétaires.

Mon intérêt s'éveilla brusquement lorsque j'appris que l'homme installé au troisième bureau à partir du mien était justement chargé de toutes les enquêtes

relatives aux U.F.O. Aussi tendis-je l'oreille, le lendemain de mon arrivée, vers un groupe réuni autour de ce bureau, pour discuter un rapport. La plupart de ces gens riaient, aussi, je m'en souviens, pensai-je qu'il s'agissait d'une mystification ou d'une hallucination, mais j'écoutai tout de même l'histoire.

La nuit précédente, un *DC-3* des Mid-Continent Airlines roulait pour gagner la piste, sur l'aérodrome de Sioux City, dans l'Iowa, lorsque les opérateurs de la tour de contrôle remarquèrent une lumière bleuâtre, assez vive, à l'ouest. Pensant qu'il s'agissait d'un autre avion, ils prévinrent le pilote du *DC-3*, mais, comme cette lumière se trouvait encore assez loin, ils lui donnèrent l'autorisation de décoller, puis, un autre appareil demandant à atterrir, ils détournèrent leur attention de la lumière.

Le pilote et le copilote du *DC-3* avaient vu celle-ci mais ils en écartèrent les yeux durant quelques secondes au cours du décollage. Quand ils la regardèrent de nouveau, elle se trouvait droit devant et beaucoup plus brillante, donc plus proche. Une fraction de seconde après, elle passa si près de l'aile droite que les deux hommes crurent la collision inévitable. Ils distinguèrent alors un très gros objet, analogue au « fuselage d'un *B-29* ».

Lorsque le co-pilote se fut remis de son émotion, il regarda par sa fenêtre pour essayer de revoir l'U.F.O. Il le découvrit volant en formation avec leur appareil. Il appela son camarade qui se pencha à son tour et distingua l'objet juste au moment où celui-ci allait disparaître.

Ce second examen confirma le premier : l'objet ressemblait à un *B-29* sans ailes. Ils ne virent rien de plus, seulement une « forme floue » et la lumière bleuâtre... pas de hublots, pas d'échappement.

A leur arrivée à Omaha, les deux pilotes rédigèrent un rapport qui fut transmis à l'Aviation. Ce ne fut pas le seul. Parmi les passagers du *DC-3* il y avait un colonel du Service des Renseignements de l'Armée qui vit également l'objet et en fut fortement impressionné.

Pour ma part, j'estimai ce rapport très intéressant et j'attendis avec intérêt la réaction officielle. Cette réaction fut un rire homérique. Je m'en étonnai, car j'avais lu quelque part que l'Aviation étudiait très sérieusement toutes les communications relatives aux U.F.O.

Je n'en continuai pas moins à tendre l'oreille toute la journée pour apprendre la suite. Le chef de service envoya un message au bureau compétent et celui-ci lui fit connaître qu'un *B-36* se trouvait dans les parages de Sioux City au moment de l'observation. Ce fut probablement l'explication qu'il donna lorsqu'on téléphona de Washington pour s'enquérir des résultats de l'enquête, car l'incident fut aussitôt classé.

Je m'en étonnai beaucoup. Point n'était besoin d'être un expert pour comprendre qu'un *B-36*, même piloté par un fou, ne pouvait se comporter comme l'U.F.O. avec le *DC-3* qui décollait.

Un incident analogue, que j'ignorais alors, s'était déroulé l'année précédente. Dans la nuit du 29 mai 1950, un *DC-6* des A.A. venait de quitter l'aéroport national de Washington et se trouvait à environ 12 kilomètres à l'ouest de Mount Vernon, lorsque le copilote s'écria soudain : « Attention! Attention! » Le pilote et le mécanicien, ainsi alertés, aperçurent un feu bleuâtre qui se rapprochait droit sur l'avant. Le pilote effectua un violent virage et l'U.F.O. passa sur la gauche, « de onze à sept heures », à une altitude un peu plus élevée que celle de l'appareil. L'équipage distingua alors la silhouette sombre d'un « *B-29* sans ailes », ayant comme longueur sensiblement la moitié du diamètre de la

pleine lune, et laissant, sur l'arrière, une flamme bleue.

Quelques secondes plus tard, le copilote revit l'objet qui volait parallèlement au *DC-6*, dans le prolongement de l'aile droite. Cet objet disparut, avec un éclat bleu, en filant sur l'avant, puis en tournant à gauche, vers la côte.

Le pilote qui rédigea le rapport avait plus de 15 000 heures de vol.

Pendant plusieurs semaines, je n'entendis plus parler des soucoupes volantes, mais je ne cessais d'y penser et, un jour, j'interrogeai un des anciens de l'A.T.I.C., désireux de me renseigner plus spécialement sur l'incident de Sioux City. Pourquoi l'avait-on écarté aussi légèrement? La réponse caractérisa bien l'attitude officielle à cette époque.

— Un de ces jours, m'entendis-je répondre, ces imbéciles de pilotes se tueront, les idiots d'observateurs terrestres seront mis au bloc, et il n'y aura plus de rapports sur les soucoupes volantes!

Cependant, quand je connus mieux les gens de l'A.T.I.C., je m'aperçus que cette attitude n'était pas unanime. Certains officiers prenaient ces rapports fort au sérieux. L'un d'eux, qui avait appartenu au *Project Sign* dès la constitution de celui-ci, en 1947, était convaincu qu'il s'agissait de véhicules interplanétaires. Il avait interrogé les observateurs de la tour de Godman quand le capitaine Mantell s'était tué, et discuté pendant plusieurs heures avec l'équipage du *DC-3* qui était passé tout près, aux environs de Montgomery, dans l'Alabama, d'un « U.F.O. en forme de cigare qui crachait une flamme bleue ». Il connaissait toutes les histoires, car « il était là » depuis le début.

Ce fut, je crois, la constatation de cette divergence d'opinions qui me conduisit à m'intéresser plus profondément aux U.F.O. N'étant pas encore endoctriné,

je fus frappé par l'attitude en apparence incohérente de beaucoup de membres de l'A.T.I.C. Ils faisaient chorus avec les rieurs mais si, en tête à tête avec eux, on essayait soi-même de tourner le sujet en ridicule, ils réagissaient dans l'autre sens. Je m'en aperçus au bout d'environ un mois de séjour.

Un rapport arriva d'Afrique. Je demandai à l'un de mes amis de me le passer quand il aurait fini de le lire. Quelques minutes après, je le lui rendis en formulant une remarque sur l'imbécillité générale des gens. Sa réaction me surprit. Les imbéciles se trouvaient peut-être à l'A.T.I.C., me répondit-il.

— Voyons! fis-je. Quelle est la vérité? Ont-ils étudié très soigneusement tous les rapports et découvert que ceux-ci ne correspondaient à rien?

Il ne le croyait pas. Sans participer personnellement aux enquêtes, il était au courant de tout ce qui se passait et n'acceptait pas la plupart des prétendues explications données par le service.

— Je ne suis pas le seul, ajouta-t-il.

— Mais d'où vient cette hostilité qu'on manifeste aux rapports sur les U.F.O.? demandai-je.

— Les autorités y sont hostiles et, pour rester en faveur, on adopte ici la même attitude.

Pendant un mois ou deux, je n'entendis plus parler des soucoupes volantes. J'étais fort absorbé par l'étude des performances du *Mig-15* qui venait de faire son apparition en Corée. Quand on en reparla, ce ne fut plus avec des rires mais avec une sorte d'angoisse.

Un rédacteur du *Life* avait entrepris d'écrire un article sur les soucoupes volantes. Il se rendit au bureau des « Public Informations » du Pentagone, pour s'enquérir de ce qu'on faisait au *Project Grudge*. Pour lui donner satisfaction, le bureau envoya un message à l'A.T.I.C. :

— Que fait le *Project Grudge?*

— Tout va très bien, répondit-on. Chaque nouveau rapport est très soigneusement étudié par nos experts, nos archives sont parfaitement tenues. Tous les rapports sur les U.F.O. sont des mystifications, des hallucinations ou des déformations d'objets connus.

— Très bien, annonça un nouveau message, M. Bob Ginna, du *Life*, part pour Dayton. Il désire examiner certains de ces rapports.

Ce fut un beau branle-bas! D'autres magazines avaient publié des articles sur les soucoupes volantes, d'autres journalistes étaient venus à l'A.T.I.C., mais on les avait toujours arrêtés dès le premier échelon. Pour quelque raison inconnue, le nom du *Life* et la perspective d'entendre ce Bob Ginna poser des questions indiscrètes mirent l'A.T.I.C. en émoi.

Ginna arriva et s'entretint avec l' « expert » des U.F.O. Il avait une longue liste de questions se rapportant à des observations faites au cours des quatre années précédentes. Chaque fois, l' « expert » se précipitait pour trouver la fiche contenant la réponse. Ce jour-là, je m'en souviens, on défit les ficelles d'une quantité de liasses de papiers. Quand la question était particulièrement embarrassante, l' « expert » s'en tirait par une pirouette :

— Désolé, mais cette affaire est secrète!

Ginna, je peux en donner l'assurance, ne se laissa pas impressionner. Les gens n'acceptaient pas les histoires de « mystifications, hallucinations et déformations d'objets connus » aussi facilement qu'on voulait le faire croire à l'Aviation.

Fût-ce le résultat de cette visite? En tout cas, environ deux mois plus tard, l'intérêt des autorités pour les U.F.O. se réveilla. Le lieutenant Jerry Cummings, récemment rappelé au service, fut chargé de la direction du service.

Jerry Cummings est un homme qui ne prend pas à

la légère les besognes qu'on lui confie. Au bout de quelques semaines, on put constater une amélioration considérable. Mais le service continuait à se heurter à de graves difficultés politiques et économiques, et à souffrir du manque de personnel. Le bureau de Cummings se trouvant en face du mien. Dès qu'il découvrait un rapport intéressant dans la pile, il me le donnait à lire.

Beaucoup ne méritaient pas une grande attention, mais ce n'était pas le cas pour certains autres. Deux, en particulier, me frappèrent au point de m'amener à me demander pourquoi on niait si facilement la réalité des U.F.O. Ils provenaient du terrain d'essais de White Sands, au Nouveau-Mexique, et étaient accompagnés de films.

Cette base est remarquablement outillée pour suivre des objets volant à très grande vitesse à haute altitude : les engins téléguidés. Des cinéthéodolites sont installés sur un très vaste espace et reliés entre eux par le téléphone.

Le 27 avril 1950, les équipes des caméras filmèrent le lancement et la retombée d'un de ces engins. Elles venaient de terminer cette besogne, lorsque l'une d'elles aperçut un objet qui traversait le ciel. Tout le personnel de White Sands était alerté au sujet des U.F.O., un des hommes prévint aussitôt les autres équipes, en leur disant de photographier le phénomène. Malheureusement, toutes les caméras, sauf une, avaient déjà été déchargées. Le film pris par cette dernière montra seulement un objet de forme extrêmement imprécise. Il démontra du moins qu'il y avait dans le ciel, à ce moment, quelque chose qui se déplaçait.

Mais les équipes se tinrent désormais en alerte et reçurent même l'autorisation officielle de « fusiller » un U.F.O., s'il s'en représentait un.

Ce fut le cas presque exactement un mois après. Dès que l'objet fut annoncé, toutes les équipes le recherchèrent, deux le virent et tournèrent plusieurs mètres de pellicule. Dès la fin des essais d'engins téléguidés, elles se précipitèrent pour faire développer leur film par le laboratoire. Mais ce fut une nouvelle désillusion. Il y avait eu, semblait-il, plus d'un U.F.O. dans le ciel, et chaque caméra en avait photographié un différent. On ne pouvait donc pas calculer les trajectoires ni obtenir de précisions chiffrées.

Par la suite, j'essayai de reprendre la question. Mais les archives de White Sands n'avaient pas conservé beaucoup de renseignements après l'envoi des rapports originaux. Un major très aimable procéda pour moi à une enquête. Elle n'apporta rien de concret, comme je m'y attendais. Cependant, me dit-il, on avait pu évaluer grossièrement l'altitude, la vitesse et les dimensions des objets en apportant certaines corrections aux observations. L'U.F.O. « volait au-dessus de 12 000 mètres, se déplaçait à plus de 3 000 km/h, et avait un diamètre supérieur à 90 mètres ». Mais, me souligna-t-il, ces chiffres n'avaient absolument rien de sûr et ne prouvaient rien, sauf qu'il y avait quelque chose dans le ciel.

Un jour, le lieutenant Cummings jeta une liasse de papiers devant moi.

— Tous ces rapports proviennent de radars, me dit-il, j'en reçois un nombre plus grand chaque jour.

Ce genre de rapports, je le savais, avait toujours donné lieu à de vives controverses dans l'histoire des U.F.O. Du fait qu'ils se multipliaient, une nouvelle discussion ne pouvait manquer de s'engager. Mais, pour bien en comprendre la raison, il est nécessaire de donner quelques explications sur le fonctionnement du radar.

Dans l'essentiel, il s'agit d'un appareil électronique

qui émet une onde dont il écoute l'écho. La vitesse de déplacement de cette onde étant connue, il est possible de déterminer la distance et, bien entendu, la direction de l'objet qui provoque cet écho. Tout « solide » tel qu'un avion, un oiseau, un navire, voire un nuage chargé d'humidité, en donne un. L'opérateur n'a pas besoin d'écouter, l'appareil lui donne automatiquement les indications sur son écran, qui est une sorte d'écran de télévision, mais rond. Il y voit une tache brillante dont la position traduit celle de l'objet. Si celui-ci se déplace, l'opérateur aperçoit une série de points brillants qui tracent une ligne. Sur certains appareils, on peut même mesurer l'altitude de l'objet.

Dans des conditions normales, on connaît la trajectoire suivie par les ondes d'émission. Ces conditions sont normales lorsque la température et le taux d'humidité de l'air diminuent avec l'accroissement d'altitude. Mais il arrive que cette température ou cette humidité augmentent, au contraire. Cette couche d'air chaud et humide constitue ce qu'on appelle une « couche d'inversion » et peut jouer les tours les plus extraordinaires avec les ondes du radar. Elle peut en dévier la trajectoire pour leur faire toucher le sol à plusieurs kilomètres de là, ou la rabaisser pour les faire se réfléchir sur des camions, des voitures, des maisons, etc., tout ce qui présente une surface horizontale.

Un opérateur, pensera-t-on, doit facilement distinguer de tels objectifs, immobiles ou relativement lents, de ceux qui se déplacent à très grande vitesse. Ce n'est pas aussi simple, car la couche d'inversion miroite et se déplace elle-même, de sorte que l'écho peut, d'une seconde à l'autre, se produire en des points très éloignés, donnant ainsi l'illusion d'une grande vitesse. On connaît certains de ces effets, mais on en ignore beaucoup.

Dans l'étude d'un rapport de radar sur un U.F.O., il

faut donc, en premier lieu, déterminer si les conditions météorologiques permettent cette propagation anormale des ondes, ce qu'on fait au moyen de formules mathématiques. Si le résultat est positif, il reste à décider si les objectifs décelés sont réels ou faux, ce qui constitue la véritable difficulté. Dans la plupart des cas, on n'y parvient que par l'apparence de ces objectifs qui est le plus souvent floue s'ils sont faux, et nets s'ils sont réels. Mais alors la discussion reste ouverte puisqu'il s'agit d'un jugement humain, donc sujet à l'erreur.

Pendant tout l'été de 1951, le lieutenant Cummings lutta pour obtenir du « syndicat » un peu plus de considération envers les U.F.O. Quant à moi, je poursuivis mon initiation. Puis l'événement décisif se produisit le 12 septembre 1951, à 15 h 04.

A ce moment précis, un téléscripteur de la base de Wright Patterson commença à enregistrer un message. 90 centimètres de papier se déroulèrent, qui furent aussitôt envoyés à Cummings. Ce message provenait du centre de radar de Fort Monmouth, dans le New Jersey, appartenant au Signal Corps de l'Armée.

L'incident avait commencé deux jours auparavant, le 10 septembre, à 11 h 10. Un opérateur faisait une démonstration devant un groupe d'importants visiteurs, à l'Ecole du radar. Il annonça qu'il allait passer sur le repérage automatique dans lequel l'appareil suit un objectif sans intervention de l'opérateur. Ayant repéré un objet, situé à environ 12 000 mètres au sud-est de la station, il essaya de faire ce qu'il avait dit, échoua, recommença, échoua de nouveau, et, fort embarrassé, déclara :

— L'objet est trop rapide pour l'appareil. Il se déplace à une vitesse plus grande que celle d'un avion à réaction.

Bien des sourcils se froncèrent. Quel objet pouvait se mouvoir plus vite qu'un avion à réaction?

Les techniciens avaient vérifié les conditions météorologiques, rien n'indiquait la présence d'une couche d'inversion.

Vingt-cinq minutes plus tard, le pilote d'un *T-33* à réaction, ayant un commandant aviateur comme passager, et volant à 6 000 mètres au-dessus de Point Pleasant, dans le New Jersey, aperçut, au-dessous de lui, un objet en forme de disque, à la couleur argentée. Il évalua le diamètre entre 10 et 15 mètres et constata que l'objet descendait vers Sandy Hook, d'une altitude voisine de 1 500 mètres. Il vira pour s'en rapprocher. A ce moment, l'objet cessa de descendre, prit de la vitesse, évolua de 120°, et disparut du côté de la mer.

A 15 h 15, le centre reçut, du P.C., un appel presque frénétique pour repérer un objet volant très haut, dans le nord, à peu près dans la direction où le premier avait disparu. Il y parvint et signala que cet objet se déplaçait lentement à l'altitude de 28 000 mètres. On le distinguait même, visuellement, sous la forme d'un point argenté.

Quelle chose pouvait voler à 28 kilomètres au-dessus de la terre?

Le lendemain matin, deux radars repérèrent un autre objectif qu'ils ne purent, cette fois encore, suivre automatiquement. L'objet montait, repartait horizontalement, montait de nouveau, piquait. Quand il s'élevait, c'était presque à la verticale.

Dans l'après-midi, un autre U.F.O., se déplaçant lentement, put être suivi pendant plusieurs minutes.

Washington avait reçu une copie du message. Avant même que Cummings ait eu le temps de bien l'assimiler, le général C.P. Cabell, chef du Service de Renseignements de l'Aviation, téléphona au colonel Frank Dunn, nouveau chef de l'A.T.I.C., pour lui dire d'envoyer sans délai quelqu'un dans le New Jersey, et de lui

adresser un rapport personnel très complet. Le lieutenant Cummings et le lieutenant-colonel N.R. Rosengarten partirent peu après pour exécuter cet ordre.

Ils interrogèrent les opérateurs, leurs instructeurs et les techniciens de Fort Monmouth, ainsi que le pilote du *T-33* et son passager. L'enquête s'étendit à toutes les stations radar de la région, mais elles n'avaient rien observé d'anormal. Les deux officiers repartirent le lendemain matin, à 4 heures, afin d'arriver au Pentagone pour 10 heures, moment où le général Cabell devait présider une conférence.

Tout son état-major assista à celle-ci, avec les deux officiers de l'A.T.I.C., plus un délégué de la Republic Aircraft Corporation, venu, sur la demande d'un officier général, pour représenter un groupe d'industriels et de savants. Elle dura deux heures et fut entièrement enregistrée sur magnétophone. La bande contenait des choses telles qu'on la détruisit par la suite, mais je l'entendis à plusieurs reprises. Il m'est interdit de rapporter les détails mais ce que je peux dire sans exagération, c'est que le ton fut radicalement différent de celui des communiqués faits à la presse par l'Aviation. La plupart des assistants ne pensaient pas du tout qu'il pût s'agir « de mystifications, d'hallucinations ou de déformations d'objets connus ».

Vers la fin de cette conférence, un général demanda au lieutenant Cummings d'exposer les résultats fournis par l'étude des U.F.O. au cours des dix-huit mois précédents. Peut-être sous l'effet du manque de sommeil, peut-être délibérément, Cummings répondit que cette étude avait pratiquement cessé, puis il exposa l'attitude de l'A.T.I.C. et la façon dont on y traitait les rapports. Tous les généraux et environ les trois quarts des colonels présents, me raconta Cummings ultérieurement, prirent alors une expression rageuse tandis qu'une sorte

de ricanement s'esquissait sur la figure des quelques autres.

— Qui donc m'a affirmé qu'on étudiait soigneusement tout rapport sérieux sur les soucoupes volantes? demanda le général Cabell.

— Qu'est-il advenu des rapports envoyés d'Arabie séoudite par le général X...? Il a personnellement vu deux soucoupes volantes, interrogea un autre.

Rosengarten et Cummings revinrent à l'A.T.I.C. avec l'ordre d'organiser un nouveau bureau d'études et de prévenir le général Cabell dès qu'il serait prêt à fonctionner. Mais Cummings n'avait pas la possibilité de procéder lui-même à cette réorganisation, quelques jours plus tard, il devait retrouver la vie civile.

Le lendemain de son départ, le lieutenant-colonel Rosengarten me convoqua pour me demander d'accepter la direction du *Project Grudge* qui relevait de son autorité. On me donnerait suffisamment de personnel, je mettrais l'affaire en train, puis je pourrais revenir à mes recherches sur les Mig. Il assaisonna cette offre de quelques compliments sur mes mérites personnels de sorte que, flatté, j'acceptai. Par la suite, j'eus de nombreuses occasions de maudire cette acceptation.

Un peu plus tard, je rencontrai l'ex-« expert » des U.F.O., et il faillit être malade de rire en apprenant ma nouvelle fonction.

— Il n'y a là qu'une hystérie collective, me dit-il. Vous ne recevrez aucun rapport tant que les journaux ne recommenceront pas à s'amuser avec les soucoupes volantes!

Il avait tort, car les rapports affluèrent au cours des jours suivants. Le premier vint de la Défense aérienne du territoire.

Le 23 septembre 1951, à 7 h 55, deux *F-86* en patrouille approchaient de Long Beach, en Californie. Tout à coup, le chef de section appela le contrôle au sol pour lui annoncer que lui-même et son sectionnaire apercevaient un objet élevé, « à 12 heures », tournant sur la gauche, qui n'était pas un autre avion. Le contrôleur vérifia ses radars, ne découvrit rien, et dit au chef de section d'essayer d'identifier l'objet. Les deux *F-86* se lancèrent à sa poursuite.

L'U.F.O. continuait à tourner. Ils tentèrent de l'intercepter mais ne purent jamais prendre assez d'altitude. De temps à autre, quand ils semblaient se rapprocher, l'U.F.O. s'écartait négligemment en montant, tout en décrivant un vaste cercle sur la gauche. Au bout d'une dizaine de minutes, le chef de section déclara au contrôleur qu'il allait devoir abandonner la poursuite, faute de combustible, mais qu'il avait pu bien observer l'objet. Il s'agissait d'un avion argenté, avec des ailes très inclinées sur l'arrière. Le contrôleur répondit qu'il alertait tous les appareils disponibles à la base de George, et demanda au chef de section de continuer la chasse pendant quelques minutes encore.

Quatre nouveaux *F-86* prirent la relève et, par paires, essayèrent de monter à l'altitude de l'U.F.O. qu'ils évaluaient à 16 500 mètres. Ils n'y parvinrent pas. Pendant ce temps, l'objet tournait toujours, augmentant de vitesse quand les avions semblaient se rapprocher. Puis les *F-86* durent atterrir, eux aussi, les réservoirs vides. Un autre les croisa comme ils rentraient, mais quand il parvint au-dessus de Long Beach, l'objet avait disparu.

Tous les pilotes parlèrent d' « un avion argenté avec des ailes très inclinées sur l'arrière », sauf un qui parla d'un objet rond et argenté.

L'officier du service local de renseignements compléta le rapport par une note pour dire qu'il avait pris contact avec la grande base aérienne d'Edwards, au nord de Los Angeles, mais que celle-ci n'avait aucun

appareil en l'air. Il concluait donc qu'il ne pouvait s'agir d'un avion. En 1951, aucun des appareils que nous possédions ne montait plus haut qu'un *F-86*.

Le rapport était excellent et je décidai de l'étudier très soigneusement. J'avais déjà dressé une liste de questions, lorsque trois autres, encore meilleurs, arrivèrent. Automatiquement, ils prirent la priorité sur l'incident de Long Beach.

CHAPITRE VIII

LES LUMIÈRES DE LUBBOCK

Lorsque quatre professeurs de collège : un géologue, un chimiste, un physicien et un ingénieur de l'industrie pétrolière, signalent qu'ils ont vu les mêmes U.F.O. à quatorze reprises, l'événement peut être qualifié, à dire le moins, d'inhabituel. Ajoutez que des centaines d'autres gens virent ces U.F.O. et que ceux-ci furent photographiés, l'histoire devient encore meilleure, et elle est de nature à ébranler le scepticisme le plus robuste quand, en outre, les U.F.O. sont observés au radar et que quelques observateurs peuvent en examiner un de très près.

Telle fut la situation quand les rapports sur les lumières de Lubbock parvinrent à l'A.T.I.C. En fait, ces rapports furent nombreux et très divers. Le public connaît certains de ces incidents mais il ignore ceux qui donnèrent à l'affaire un caractère particulièrement énigmatique. Nous les classâmes dans le même dossier parce qu'ils semblaient tous se trouver en relation.

Le premier arriva à la fin de septembre 1951, sous la forme de trois lettres venant l'une d'Albuquerque,

dans le Nouveau Mexique, l'autre d'une petite ville de l'Etat de Washington où se trouvait une station de radar de la Défense aérienne, et la dernière de la base de Reese, à Lubbock, dans le Texas.

J'ouvris tout d'abord celle d'Albuquerque. C'était un rapport, envoyé par la 34ᵉ escadrille de défense aérienne, stationnée à Kirtland. Dans la soirée du 25 août 1951, un employé de la Commission de l'énergie atomique de l'ultra-secrète Sandia Corporation, et sa femme avaient vu un U.F.O. A la tombée de la nuit, tous deux étaient assis dans la cour de leur maison, située dans les faubourgs d'Albuquerque. Ils admiraient la beauté du ciel nocturne, lorsqu'ils aperçurent un énorme aéroplane passant rapidement et silencieusement au-dessus d'eux. Ils ne le virent que pendant quelques secondes mais le distinguèrent nettement parce qu'il était très bas, entre 250 et 300 mètres, estimèrent-ils. Il avait la forme d'une « aile volante » et environ une fois et demie la longueur d'un *B-36*. L'aile s'inclinait fortement sur l'arrière, prenant presque la forme d'un V. Ils ne distinguèrent pas la couleur mais remarquèrent que des bandes sombres rayaient l'objet dans le sens de la longueur. A la partie arrière, on voyait six ou huit paires de lumières faibles et bleuâtres. L'aéroplane se déplaçait du nord au sud.

Une enquête fut aussitôt ouverte. A l'heure signalée, un Constellation se trouvait à 80 kilomètres à l'ouest d'Albuquerque et un *B-25* militaire au sud de la ville, mais il n'y avait rien au-dessus de celle-ci. On s'informa sur l'observateur : il était parfaitement digne de confiance. Personne d'autre n'avait vu l'U.F.O., mais cela pouvait s'expliquer par la situation de la maison. Un croquis de l'objet accompagnait le rapport.

Puis j'ouvris la lettre de Lubbock. C'était un document épais, avec des photographies. En regardant celles-ci, je fus immédiatement frappé par la ressemblance qu'elles semblaient présenter avec l'objet dont je venais de lire la description. Elles montraient une série de lumières, formées en V, analogues à celles observées à la partie arrière de l' « aile volante » d'Albuquerque. Le fait était extraordinaire, aussi lus-je le rapport avec la plus grande attention.

Dans la même nuit du 25 août, vers 21 h 20, soit 20 minutes après l'observation d'Albuquerque, quatre professeurs du collège technique de Lubbock, au Texas, avaient vu une formation de lumières bleuâtres et douces passer au-dessus de leur domicile. Quelques heures plus tard, ils revirent un groupe de lumières similaires, et en aperçurent au moins une dizaine d'autres au cours des deux semaines suivantes. De même, le 31, deux dames distinguèrent un grand objet, « en forme de poire et ayant la couleur de l'aluminium », au voisinage d'une route, au nord de Lubbock.

Le rapport présentait une excellente valeur intrinsèque mais la similitude avec l'observation d'Albuquerque, tant dans la description de l'objet que dans le temps, offrait quelque chose d'extrêmement surprenant.

Celui provenant de la station radar était très court. Dans la matinée du 26 août, soit quelques heures après l'observation de Lubbock, deux radars avaient repéré un objectif se déplaçant à 1 400 km/h, et à 4 000 mètres d'altitude, vers le nord-ouest. L'objet resta sur les écrans pendant six minutes, mais il avait disparu quand un *F-86* eût décollé pour l'intercepter. Le rapport précisait qu'il ne pouvait s'agir d'une illusion provoquée par un phénomène météorologique.

Je pris rapidement une carte des Etats-Unis et traçai la ligne joignant Lubbock à la station radar de l'Etat de Washington. Pour être vu de ces deux points aux moments signalés, l'U.F.O. devait effectivement se déplacer vers le nord-ouest à une vitesse sensiblement égale

à 1 400 km/h. Jamais encore on n'avait obtenu des rapports aussi concordants!

Mon premier geste fut d'envoyer les photographies de Lubbock à l'officier de renseignements de la 34e division aérienne, à Albuquerque, en lui demandant de les montrer à l'employé de la Commission de l'énergie atomique et à sa femme, sans leur dire d'où elles provenaient, et en réclamant une réponse par télégramme. J'eus celle-ci le soir même :

— Observateurs ont immédiatement déclaré que c'était bien ce qu'ils avaient vu dans la nuit du 25 août. Détails suivent par courrier.

Le nombre de lumières aperçues dans les deux cas ne concordait pas exactement, mais l'homme et la femme disaient qu'ils avaient pu se tromper dans leur compte.

Le lendemain, je me rendis à Lubbock, où j'arrivai vers 17 heures, et pris immédiatement contact avec l'officier de renseignements de la base de Reese. Il avait déjà arrangé une rencontre avec les professeurs. Elle eut lieu après le dîner.

Il n'aurait pu s'agir de témoins techniquement mieux qualifiés : W. I. Robinson professait la géologie, A. G. Oberg la chimie industrielle, George la physique, et W. L. Ducker dirigeait la section de technique pétrolière.

Le 25 août, ils se trouvaient tous les quatre dans le jardin du professeur Robinson, discutant des micrométéorites et buvant du thé, comme ils me le soulignèrent plaisamment. A 21 h 20, une formation de lumières traversa le ciel au-dessus d'eux, mais si vite qu'ils n'eurent pas le temps de bien les observer. Ils se rappelaient seulement la couleur de ces lumières : bleu-vert, et la formation semi-circulaire, estimant qu'il y en avait de 15 à 30, et qu'elles se déplaçaient du nord au sud. Elles reparurent environ une heure plus tard.

Cette fois, les professeurs ne se laissèrent pas surprendre. Ils retrouvèrent les détails de la première observation mais les lumières ne constituaient plus une formation régulière, elles étaient simplement groupées.

Les ayant vues à deux reprises, les professeurs raisonnèrent qu'elles se représenteraient probablement. En effet, ils les revirent douze autres fois au cours des deux semaines suivantes. Ils s'étaient alors adjoint deux nouveaux observateurs.

Méthodiques par profession, ils essayèrent d'obtenir le plus de précisions possible. Ils mesurèrent l'angle parcouru par les objets et les chronométrèrent. Les formations aperçues décrivaient un arc de 90° en trois secondes, soit 30° par seconde. Elles apparaissaient brusquement, à l'ordinaire, à 45° au-dessus de l'horizon sud. Elles se déplaçaient toujours dans cette direction. Après la première observation, la formation ne fut plus jamais régulière. Il leur advint d'en voir à deux ou trois reprises dans la même nuit.

Ils essayèrent aussi, mais sans succès, de mesurer l'altitude. Tout d'abord, ils cherchèrent une comparaison avec les nuages, en vain, car les lumières ne paraissaient jamais au voisinage de ceux-ci. Ils recoururent alors à une méthode plus précise. Avec des amis, ils constituèrent deux équipes qui se placèrent chacune à l'extrémité d'une base de longueur connue, avec des instruments d'observation, et restèrent liées par un duplex. Malheureusement, aucune des équipes ne vit jamais les lumières, quoique celles-ci se représentèrent puisque les femmes des professeurs déclarèrent les avoir vues de chez elles, ce qui fut reconnu comme exact par la suite.

Des centaines de personnes, habitant la région de Lubbock, les virent également au cours de ces deux semaines. Les professeurs vérifièrent une grande partie de ces observations et reconnurent leur concordance

dans le temps, sans toutefois en retirer des précisions techniques, car, comme ils purent de nouveau le constater, la plupart des gens ne savent pas regarder.

Bien entendu, ils discutèrent entre eux la nature de ces lumières. Leurs calculs montrèrent que, si elles se trouvaient à haute altitude, leur vitesse devait être considérable. Ils envisagèrent, évidemment, la possibilité d'avoir affaire à des phénomènes naturels mais conclurent que, dans ce cas, il s'agissait de phénomènes entièrement nouveaux. Le professeur George, qui s'était spécialisé dans l'étude des phénomènes célestes pendant un séjour à l'Université de l'Alaska, n'en avait jamais vu d'analogues, ni trouvé trace dans ses lectures.

Le lendemain, l'officier des renseignements et moi allâmes trouver Carl Hart, le photographe amateur qui avait pris l'image des lumières. Il nous raconta son histoire. Dans la nuit du 31 août, nuit très chaude, il se trouvait dans son lit, qu'on avait poussé près de la fenêtre, quand il vit une formation de lumières surgir dans le nord, traverser le ciel, et disparaître au-dessus de sa maison. Il avait déjà entendu parler de ces lumières et, pensant qu'elles pouvaient revenir, il descendit dans le jardin, muni de son Kodak 35, l'obturateur réglé à f/3,5 et le temps de pose à 1/10e de seconde. Sa patience fut récompensée; il put prendre deux photographies, puis trois autres d'une nouvelle formation qui parut quelques minutes plus tard. Dès le lendemain matin, il se rendit chez un de ses amis, photographe professionnel, pour les développer. Après avoir constaté que les négatifs représentaient bien une image, il prévint la rédaction du journal local qui refusa d'abord les photographies mais les publia ultérieurement, après avoir procédé à une vérification, comme je l'appris par la suite.

J'allai avec Hart à l'endroit du jardin où il avait fait ses observations. Les lumières avaient bien la couleur

bleu-vert déjà observée par les professeurs, mais la formation était différente, c'était un V parfait. Hart me montra les points où elles étaient apparues et avaient disparu. Il s'agissait d'un arc de 120°, parcouru en 4 secondes, c'est-à-dire à la même vitesse que celle mesurée par les professeurs.

Avec mon compagnon, j'entrepris alors d'interroger les autres observateurs, dans la région. Toutes les histoires étaient sensiblement les mêmes, à deux ou trois variations près. Fait intéressant : presque aucun ne prétendit avoir vu les lumières avant d'avoir lu, dans le journal, la communication faite par les professeurs. Mais, c'est toujours la même question, les gens regardent-ils souvent le ciel lorsqu'ils n'ont aucune raison de le faire?

Nous interrogeâmes aussi des témoins dans les villes voisines. Deux d'entre eux, employés dans un aérodrome, signalèrent qu'ils avaient vu les lumières à plusieurs reprises. Un vieil homme de Lamesa, âgé de 80 ans, nous donna une précision. La troisième fois qu'il avait vu des lumières, une d'elles avait émis un bruit analogue au cri du pluvier. Il connaissait bien cet oiseau aquatique, de la taille d'une caille.

A la suite de cette déclaration nous nous rendîmes chez le conservateur du gibier du district de Lubbock. Nous lui expliquâmes le but de notre visite et il se montra très aimable. Le ventre blanc, huileux, du pluvier peut en effet refléter facilement la lumière, nous dit-il, mais, habituellement, ils voyagent par deux, par trois tout au plus. Jamais il n'avait entendu parler d'un vol de quinze à trente de ces oiseaux; la chose, toutefois, n'était pas impossible. Les canards, certainement, mais les pluviers, probablement pas. Pourtant, déclara-t-il, le nombre des pluviers était plus élevé qu'à l'ordinaire cet automne-là pour quelque raison inconnue.

Je désirais recueillir le témoignage des deux dames

qui avaient aperçu un objet étrange près de leur voiture. Deux officiers de la base de Reese allèrent me le chercher.

Ces deux dames, une mère et sa fille, avaient quitté leur domicile de Matador, au Texas, à une centaine de kilomètres au nord-est de Lubbock, le 31 août, vers midi et demi. Elles roulaient dans leur auto lorsqu'elles remarquèrent tout à coup un objet « en forme de poire » à environ 150 mètres devant elles. Il se trouvait au-dessus de la route, à une hauteur d'à peu près 35 mètres, et dérivait lentement vers l'est « à une vitesse inférieure à celle qu'il faut pour décoller avec un Piper Cub ». Elles avancèrent d'une cinquantaine de mètres, stoppèrent et descendirent de voiture. L'objet, auquel elles attribuaient les dimensions d'un fuselage de *B-29*, dérivait toujours. Elles ne constatèrent aucune trace d'échappement et n'entendirent aucun bruit, mais notèrent un « hublot » latéral. Quelques secondes après, l'objet prit de la vitesse, s'éleva rapidement, dans un mouvement en spirale, sembla-t-il, et disparut bientôt.

L'enquête nous apprit que ces deux femmes étaient dignes de confiance et jugées incapables d'imaginer une histoire de ce genre. La fille connaissait bien les avions, car elle était l'épouse d'un officier aviateur, alors en Corée, et avait habité pendant des années au voisinage des aérodromes. Elles avaient déclaré que l'objet dérivait, ce qui impliquait qu'il était poussé par le vent, mais une vérification ultérieure nous apprit que, au contraire, il remontait dans le vent. Les deux officiers ne purent découvrir d'explication naturelle. Cette déclaration fut la dernière de mon dossier, alors déjà assez volumineux.

Le lendemain matin, en me dirigeant vers l'avion qui devait me ramener à Dayton, j'essayai de mettre de l'ordre dans mes idées. Ce que j'avais entendu était-il bien réel? Une énorme aile volante pouvait-elle pas-

ser au-dessus d'Albuquerque et arriver au-dessus de Lubbock, à 380 kilomètres de là, à environ un quart d'heure, ce qui faisait sensiblement 1 500 km/h? Le radar de Washington avait-il bien saisi le même objet? Il y avait 2 000 kilomètres entre les deux points. Or, d'après les déclarations recueillies, les lumières se trouvaient toujours dans la région de Lubbock à 23 h 20 et le radar les avait découvertes juste après minuit, ce qui leur donnait une vitesse de 1 250 km/h, c'est-à-dire assez près de 1 450 km/h calculés par les deux radars. Les photographies correspondaient à ce que l'employé de la Commission de l'énergie atomique et sa femme avaient vu à Albuquerque. Cependant, à Lubbock, personne n'avait parlé d' « aile volante » avec des lumières.

Mon avion était déjà arrivé. J'achetai un journal et montai dans la cabine où je m'assis à côté d'un homme coiffé d'un grand chapeau mou et chaussé de bottes de cow-boy. J'appris bientôt que c'était un rancher retiré, habitant Lubbock.

Le journal rendait compte, en première page, d'un grand météore qui avait traversé le ciel du Nouveau-Mexique, du Texas et de l'Oklahoma au cours de la nuit précédente. L'article m'intéressa parce que je l'avais vu personnellement, en me faisant d'ailleurs la réflexion qu'il était bien facile de prendre un tel phénomène pour une soucoupe volante. Mon voisin vit ce que je lisais et en profita pour engager la conversation. Il me demanda si j'avais entendu parler des lumières de Lubbock. Je fis une réponse vague, dans l'espoir d'échapper à un récit dont j'étais saturé depuis cinq jours, en vain.

J'écoutai donc de nouveau tous les détails mais, soudain, le ton de mon interlocuteur changea d'une manière qui m'était déjà familière : il allait me parler d'une

soucoupe volante vue par lui-même! Je me trompai, et mon intérêt ne tarda pas à s'éveiller.

Sa femme avait vu quelque chose, la même nuit que les professeurs, mais ni elle, ni lui n'en avaient parlé à personne, pas même à leurs amis, craignant de se faire traiter de fous. S'il me racontait l'histoire, c'était parce que j'étais un étranger. Un peu après la tombée de la nuit sa femme était sortie pour aller décrocher du linge, tandis qu'il lisait son journal, à l'intérieur. Elle était rentrée précipitamment, « aussi blanche que les draps qu'elle portait ». Autant qu'il s'en souvenait, cela devait se passer une dizaine de minutes avant la première observation faite par les professeurs. Il interrompit son récit pour m'assurer que sa femme n'était nullement « une tête folle » et qu'elle « ne racontait jamais d'histoire ». Si elle était si bouleversée, c'était parce qu'elle avait vu un grand objet passer rapidement et silencieusement au-dessus de la maison, un objet ressemblant « à un avion sans corps ». A l'arrière, il y avait des lumières bleuâtres, disposées par deux. L'observation d'Albuquerque!

Or, ni le rancher, ni sa femme ne pouvaient connaître celle-ci. Les chances d'être en présence de deux histoires identiquement imaginées étaient infinitésimales, d'autant plus qu'elles ne cadraient pas avec les descriptions habituelles sur les lumières de Lubbock. C'était donc un complément fort intéressant.

Je me séparai de mon compagnon à Dallas et, au cours de la traversée vers Dayton, réfléchis à la façon de présenter les notes que je rapportais. La meilleure, décidai-je, consistait à considérer chaque observation faite à Lubbock comme un incident isolé. Si nous parvenions à identifier les objets aperçus dans certaines d'entre elles, les autres prendraient simplement le caractère de rapports ordinaires.

Dès mon arrivée à Dayton, je portai les négatifs prêtés par Hart, au laboratoire photographique de Wright Field. Les spécialistes de l'Aviation me fournirent très vite le résultat de leur examen.

Hart ne m'avait remis que quatre des cinq négatifs originaux. Ils étaient rayés et salis, parce que beaucoup de gens les avaient manipulés. Le laboratoire constata qu'ils montraient une formation de lumières en V renversé. Chaque image était très floue parce que l'appareil avait remué pendant la prise de la photographie, mais les spécialistes déterminèrent que les objectifs étaient des sources lumineuses circulaires, presque punctiformes, semblables à une étoile brillante ou à une ampoule électrique lointaine. Puis ils firent des agrandissements et relevèrent soigneusement la position de chaque lumière dans la formation.

Autre constatation : bien que les photographies eussent été prises par une nuit très claire, on n'y voyait pas trace des étoiles à l'arrière-plan. Cela démontrait que les lumières photographiées étaient beaucoup plus brillantes que ces étoiles, ou qu'elles impressionnaient plus fortement la pellicule.

On ne put obtenir d'autre renseignement, par exemple sur la vitesse ni l'altitude du groupe.

Ensuite, nous essayâmes de reconstituer ce que Hart disait avoir fait. Nous prîmes un appareil identique au sien et tentâmes de photographier une lumière se déplaçant à une vitesse analogue à celle qu'il avait indiquée. En quatre secondes, nous n'obtînmes que deux clichés, encore étaient-ils extrêmement flous, beaucoup plus mauvais que ceux pris par lui au dixième de seconde. Nous répétâmes l'expérience à plusieurs reprises, toujours avec les mêmes résultats. Aussi des gens assez nombreux se mirent-ils à douter de l'authenticité des photographies de Hart.

Un physiologiste du laboratoire aéromédical détruisit immédiatement cette objection en déclarant que si Hart

était excité par son observation, il pouvait facilement prendre trois clichés en quatre secondes, même si nous ne parvenions à n'en obtenir que deux. Des photographes professionnels, dont un fort éminent du *Life*, nous dirent que si Hart avait une grande habitude de son appareil, ses clichés pouvaient être beaucoup plus nets que les nôtres. Or, je savais qu'il avait fait des reportages photographiques pour le journal local. Sa technique devait donc être excellente.

Les images ne concordaient pas non plus avec ce que les professeurs avaient vu, c'est-à-dire des lumières douces, atténuées, alors que celles enregistrées sur la pellicule devaient être extrêmement brillantes. Hart signalait une formation parfaitement régulière, alors que les professeurs, après leur première observation, n'avaient aperçu que des groupes sans ordre apparent. Cependant, cette remarque n'était pas déterminante. Si les professeurs avaient vu, le premier soir, une formation en demi-cercle, Hart pouvait en avoir vu une en V. En revanche, la différence d'intensité me paraissait plus difficilement explicable.

Je retournai voir les gens du laboratoire. Ils me dirent que la chose était parfaitement possible, s'il s'agissait de lumières riches en rayons infra-rouges. L'œil n'est pas sensible à ces rayons, mais la pellicule les accuse fort bien. Alors, demandai-je, quelle pouvait être la nature de la source lumineuse? Là, répondirent-ils, on ne pouvait se livrer qu'à des conjectures. Les très hautes températures, par exemple, donnaient des effets analogues. Cependant, ils ne connaissaient rien qui fût capable de voler et d'impressionner davantage une plaque photographique que l'œil humain.

J'aboutissais donc dans une impasse. Ma conclusion officielle, qui fut ultérieurement communiquée à la presse, fut : « Rien ne prouve que ces photos soient des truquages, mais rien ne prouve non plus leur authenticité. » Ce qui ne constitue pas une réponse définitive.

Dans mon enquête, je mis alors l'accent sur les observations faites par les professeurs. Les quelques renseignements recueillis par eux paraissaient exacts, mais ils restaient bien trop insuffisants pour permettre de bâtir une explication. Ils avaient mesuré la partie du ciel traversée par les objets dans un certain temps, et l'angle sous-tendu par la formation. Mais cela ne signifiait pas grand-chose puisque nous ignorions l'altitude des objets. En supposant que cette altitude fût de 2 000 mètres, on pouvait facilement calculer leur vitesse à 5 760 km/h, soit entre cinq et six fois la vitesse du son. La formation aurait eu une largeur de 525 mètres. Si chaque lumière constituait un objet séparé, celui-ci pouvait avoir un diamètre d'une trentaine de mètres. Mais, encore une fois, nous ne connaissions pas l'altitude. Au-dessus de 2 000 mètres ces chiffres eussent encore été plus élevés, et, au-dessous, plus faibles.

L'enquête sur place avait apporté l'intéressante suggestion qu'il pouvait s'agir d'oiseaux reflétant les feux de la ville, de pluviers plus spécifiquement. Quand les professeurs s'éloignaient de la ville pour observer les lumières, ils ne les apercevaient plus alors que leurs femmes, restées derrière eux, les voyaient. S'il s'agissait bien d'oiseaux, ceux-ci volaient forcément bas et ne pouvaient être distingués à plus d'une trentaine de mètres. A Lubbock, avais-je remarqué, plusieurs boulevards étaient éclairés par des lampes à vapeurs de mercure qui donnent un éclat bleuâtre. Je téléphonai à l'officier de renseignements de Reese pour avoir un plan où les artères ainsi éclairées seraient marquées. L'endroit où les professeurs avaient fait leurs observations se trouvait bien près d'une de ces artères. Oui, mais des gens habitant à plusieurs kilomètres des lampes à vapeurs de mercure avaient également vu les lumières!

Dans quel pourcentage leurs observations étaient-elles authentiques ou produites par l'auto-suggestion? La réponse à cette question m'eût aidé à résoudre le problème, mais, bien entendu, il m'était impossible de l'obtenir.

Le fait que les lumières n'émettaient pas de bruit perceptible pouvait constituer une indication. Des oiseaux ou des phénomènes lumineux entraient dans ce cas, mais pas un objet de dimensions appréciables, se déplaçant à la vitesse du son, ou encore plus vite. Les avions à réaction qui n'atteignent pourtant pas cette vitesse, font un vacarme affreux. Les projectiles d'artillerie qui la dépassent, produisent un sifflement caractéristique. Evidemment, dans un avion à réaction, une grande partie du bruit provient de la sortie de l'air chaud par la tuyère d'évacuation, mais dans quelle proportion? Si l'on parvenait à construire un moteur à réaction silencieux, quel bruit ferait encore l'avion? A quelle distance pourrait-on l'entendre? Je demandai au laboratoire national de Langley. Les savants ne purent me répondre avec précision, n'ayant jamais étudié ce problème. A leur avis, un tel avion ne serait pas entendu à plus de 2 000 ou de 3 000 mètres.

Je consultai le centre des recherches balistiques d'Aberdeen, dans le Maryland, pour savoir ce qui causait le sifflement des projectiles. Il provenait probablement, me répondit-on, de la partie plate de l'arrière. Un obus exactement caréné ne sifflerait sans doute pas.

Ces réponses sont caractéristiques de presque toutes celles que je reçus en posant des questions relatives aux U.F.O. Nous opérions dans un champ où elles ne pouvaient être précises. Tantôt nous nous trouvions dans un domaine très en avance sur les recherches en cours, tantôt dans un domaine où il n'y en avait pas eu du tout. Autrement dit, nous devions nous borner à recueillir des opinions, en espérant que ce fût les meilleures.

Bref, j'aboutis à la même impasse qu'avec les photographies en essayant de déterminer ce qu'avaient vu les professeurs. Il en fut de même pour les observations faites par le couple d'Albuquerque, par la femme du rancher et par les deux dames qui avaient aperçu un objet « en forme de poire ».

Lorsque j'entrepris de travailler sur les rapports venus des stations radar de Washington, les renseignements sur les conditions de temps qui régnaient cette nuit-là m'étaient enfin parvenus. Je les soumis aux spécialistes de l'électronique, à l'A.T.I.C. Ils les étudièrent et m'annoncèrent que le repérage des objectifs était bien dû à ces conditions, quoique ce fût un cas limite. Puisqu'ils avaient été observés par deux radars, me dirent-ils, une vérification me montrerait qu'ils n'avaient pas le même aspect sur les deux cadrans, fait caractéristique quand il s'agit d'aberrations dues au temps. J'effectuai cette vérification.

Le capitaine qui était de service la nuit de l'observation, me répondit que les deux images étaient bien les mêmes sur les deux écrans. C'était d'ailleurs pourquoi il en avait rendu compte, autrement il eût pensé qu'elles étaient dues au temps. Il me demanda ce qu'on en pensait, à l'A.T.I.C. Je le lui dis et entendis quelques réflexions peu amènes sur les gens qui se prélassaient dans leur fauteuil tournant, à des dizaines de kilomètres du radar le plus proche...

Pour les autorités, le cas des lumières de Lubbock est classé. Aucun rapport sérieux n'a plus signalé d' « aile volante », mais beaucoup ont encore signalé des lumières analogues à celles vues par les professeurs. Dans environ 70 % des cas, il a été prouvé qu'il s'agissait d'oiseaux, réfléchissant l'éclairage d'une ville.

Les observations des professeurs et les photographies prises par Hart ont fait l'objet d'articles et ouvrages.

Les partisans des « soucoupes volantes » ont voulu y voir la preuve que celles-ci sont bien des véhicules interplanétaires. En revanche, le Dr. Donald Menzel, d'Harvard, a mis en pièces ces observations dans le *Look*, le *Time* et son livre : *Flying Saucers*. Pour lui, les professeurs n'ont vu que les lumières de la ville, réfractées. Pourtant, aucun de ces auteurs n'a eu les documents en main. Pour la première fois, je viens de raconter l'histoire dans son intégralité.

Un seul groupe de gens a eu accès à nos archives. Il ne s'agissait pas de fanatiques, ni d'écrivains de pacotille, mais de savants engagés par le gouvernement : des spécialistes des roquettes, des physiciens nucléaires et des experts des renseignements. Ils s'étaient groupés pour étudier nos rapports parce qu'ils avaient la conviction que certains de ceux-ci, ceux sur les lumières de Lubbock, en particulier, concernaient vraiment des véhicules interplanétaires. Le fait que les formations de lumières étaient différentes ne les gênait pas mais confirmait leur conception sur la manière dont se manœuvraient ces véhicules.

Ceux-ci, ou du moins la partie qui venait relativement près de la terre, devaient avoir, croyaient-ils, une configuration très voisine de celle d'une aile fortement rabattue vers l'arrière. La propulsion et le contrôle s'effectuaient par une série de petits réacteurs, placés sur les contours. Des combinaisons de ces réacteurs produisaient les différentes manœuvres. Si les observateurs apercevaient des arrangements variables, c'était parce que l'engin se trouvait dans une position de vol différente.

(Trois ans plus tard, le gouvernement canadien annoncera qu'il envisageait de manœuvrer de cette façon une soucoupe volante en construction. Il a dû renoncer à ce projet, repris depuis par l'aviation américaine.)

Telle est l'histoire complète des lumières de Lubbock.

Officiellement, les observations, sauf celles faites au radar, demeurent sans explication.

Personnellement, je pensai, à l'époque, que les lumières vues par les professeurs pouvaient être le reflet, sur des oiseaux, des lampes à vapeurs de mercure. Mais je me trompais. Ce n'étaient pas des oiseaux, ce n'était pas de la lumière réfractée, mais ce n'étaient pas, non plus, des véhicules interplanétaires. Elles ont été identifiées positivement comme étant un phénomène naturel, très commun et facile à expliquer.

Je ne peux malheureusement pas révéler comment fut trouvée la solution par un savant qui consacra plusieurs mois à vérifier toutes les théories imaginables avant d'aboutir à la bonne. Raconter cette histoire équivaudrait à dévoiler son identité alors que je lui ai promis de respecter son anonymat. Il me convainquit pourtant qu'il avait trouvé la solution juste.

Les observations faites par les professeurs ayant été expliquées, toutes les autres perdaient leur importance.

CHAPITRE IX

LE NOUVEAU « PROJECT GRUDGE »

Pendant que j'enquêtais à Lubbock, le lieutenant Henry Metscher, mon adjoint, étudiait les renseignements rapportés de Fort Monmouth par le lieutenant Jerry Cummings et par le lieutenant-colonel Rosengarten. Là aussi, il tenait la solution.

L'U.F.O. auquel l'élève-opérateur de radar avait attribué une vitesse terrifiante parce qu'il ne parvenait pas à le suivre, était tout simplement un avion conventionnel, volant à 600 km/h, mais cet élève n'avait pas réalisé le fonctionnement automatique de l'appareil. De même, Metscher démontra que les deux officiers du *T-33* avaient vu un ballon.

La seconde observation au radar provenait également d'un ballon. S'il y avait eu un coup de téléphone frénétique du P.C. pour réclamer l'altitude de l'objet, c'était parce que des officiers avaient vu lancer ce ballon et engagé des paris sur la hauteur atteinte par lui.

Les autres observations du même jour avaient pour origine un troisième ballon et une aberration météorologique... et aussi la conviction qu'il se passait quelque chose d'étrange dans le ciel du New-Jersey, ce jour-là.

Ces résultats nous montèrent à la tête et nous pensâmes que, désormais, avec un peu d'application, nous crèverions tous les rapports sur les U.F.O. comme autant de bulles de savon. Aussi fût-ce avec une confiance démesurée que je repris l'étude de l'incident de Long Beach, abandonné provisoirement à cause des lumières de Lubbock. Si les soucoupes volantes existent, elles durent bien rire dans la stratosphère, car cette fois je ne trouvai pas de solution nette.

Dans le rapport original sur la chasse appuyée à l'U.F.O. par six *F-86*, le rédacteur spécifiait bien qu'il avait vérifié l'absence de tout autre avion dans le ciel. Mais il pouvait s'agir d'un ballon. J'envoyai donc un télégramme au service météorologique de l'aérodrome municipal de Long Beach, pour obtenir la route de tous les ballons qui se trouvaient en l'air à 7 h 55, le 23 septembre 1951.

En attendant la réponse, Metscher et moi entreprîmes de trier les anciens rapports, besogne énorme, car, depuis 1949, ils avaient été jetés en vrac dans le débarras. Nous étions ainsi occupés lorsque la jeune fille chargée du courrier m'apporta la copie d'un message, arrivant de Terre Haute, dans l'Indiana. Je dis à Metscher que j'allais rapidement découvrir la solution et revenir l'aider. Ce ne devait pas être aussi facile.

Le 9 octobre, un employé de l'aérodrome municipal de Hulman avait observé un U.F.O. argenté. Trois minutes plus tard, un pilote volant plus à l'est, aperçut un objet similaire. Quelques coups de téléphone me permirent de reconstituer l'histoire dans tous ses détails.

L'employé passait à 13 h 43, devant le bâtiment de l'administration, lorsque, sans raison particulière, il leva les yeux et remarqua un éclair à l'horizon sud-est. Il s'arrêta pour regarder plus attentivement, mais ne vit

plus rien. Il allait se remettre en marche quand il nota ce qu'il appela « un point de lumière » juste à l'endroit où s'était produit l'éclair. Ce « point » grossit en une ou deux secondes, et l'homme eut l'impression que quelque chose approchait de l'aérodrome à une vitesse terrifiante. L'objet passa à la verticale et disparut vers le nord-ouest. Tout se passa si vite que l'homme n'eut pas même le temps d'appeler quelqu'un, dans le hangar voisin. Quand il reprit ses esprits, il se souvint de quelques faits. L'objet était resté visible pendant une quinzaine de secondes et, durant ce temps, il était passé d'un horizon à l'autre. Il avait la forme d' « une balle de tennis aplatie », une couleur argentée très brillante et, en passant à la verticale, à peu près la dimension « d'une pièce de 50 cents, tenue à bout de bras ».

Quelques minutes plus tard, un pilote signala à Terre Haute qu'il avait vu un U.F.O., lui aussi. Il se rendait de Greencastle en Indiana, à Paris, en Illinois, lorsque, juste à l'est de cette localité, il regarda derrière lui et sur la gauche. Là, au même niveau que son avion et assez près, il y avait un grand objet argenté « semblable à une orange écrasée », qui planait, sans mouvement, dans le ciel. Il le regarda pendant quelques secondes, puis exécuta un virage sur la gauche et mit le cap sur l'U.F.O. Celui-ci prit soudain de la vitesse et s'éloigna vers le nord-est. La montre du cockpit marquait 13 h 45, soit deux minutes après l'observation faite à Terre Haute.

Je portai les positions sur une carte. L'employé de l'aérodrome avait vu disparaître l'objet à l'horizon nord-ouest. Le pilote, en volant de Greencastle à Paris, devait suivre un cap un peu inférieur à 270°, soit à peu près droit à l'ouest. Il se trouvait juste à l'est de Paris et comme il disait s'être retourné sur la gauche, l'U.F.O. devait se trouver exactement au point où l'employé l'avait vu disparaître. Les deux observateurs avaient

vérifié l'exactitude de leur montre, de sorte que l'erreur ne pouvait dépasser quelques secondes. La seule conclusion était que tous les deux avaient vu le même objet.

Je vérifiai la route suivie par tous les ballons lancés dans le Midwest. Je m'enquis des conditions de temps : le ciel était clair, sans nuages; je me renseignai sur les observateurs : ils étaient dignes de confiance; je recherchai même s'il pouvait s'agir d'un avion. Puis je me rendis à la bibliothèque de l'Université de Dayton afin de m'instruire sur les météores diurnes. L'employé de l'aérodrome avait vu une sphère un peu aplatie mais aux contours bien nets, sans traînée de fumée, sans étincelles, ce qui ne pouvait être le cas d'un météore volant assez bas pour être décrit comme « une pièce de 50 cents tenue à bout de bras ». En outre, il eût émis un bruit considérable. D'autre part, aucun météore ne dure assez longtemps pour qu'un avion ait le temps de se retourner vers lui. Il n'y avait donc pas d'explication possible.

Au bout de quelques jours, je disposai de tous les renseignements relatifs à l'incident de Long Beach. On avait lancé un ballon-sonde de l'aérodrome de ce point, et il se trouvait au voisinage quand les six *F-86* avaient essayé d'intercepter l'U.F.O. Je calculai toutes les routes, ce qui fut facile, le ballon ayant été suivi par radio, et les avions par le radar. Ces routes ne coïncidaient qu'à un seul moment : quand les deux premiers *F-86* firent leur observation initiale, ils regardaient presque exactement dans la direction du ballon. Mais, à partir de là, je ne pus rien prouver, même en modifiant les routes des *F-86*.

En outre, les météorologues de Long Beach déclaraient qu'ils étaient sortis pour regarder leur ballon pendant la période où les tentatives d'interception avaient été faites. La visibilité était exceptionnelle. Ils

n'aperçurent aucun avion au voisinage du ballon. D'autre part, celui-ci avait dû éclater une dizaine de minutes avant que les *F-86* eussent cessé de voir l'U.F.O. Metscher essaya, à son tour, de trouver une explication, et n'en découvrit pas plus que moi.

Le 27 octobre 1951, le nouveau *Project Grudge* fut officiellement établi. On m'avait accordé les moyens nécessaires, en personnel, en matériel et en argent, et on me laissait toute latitude pour opérer, avec une seule restriction : je ne devais pas laisser mes subordonnés perdre leur temps en spéculations vaines. Notre besogne consistait à étudier chaque rapport pour essayer de lui trouver une explication honnête et sans ambiguïté. Ceux qui ne pourraient en recevoir seraient classés comme « Inconnus » et nous en reprendrions l'étude dès qu'ils seraient suffisamment nombreux.

Si l'un de mes subordonnés adoptait une conviction, pour ou contre les soucoupes volantes, j'estimai qu'il n'était plus capable de porter un jugement impartial, et il quittait le bureau. Trois partirent ainsi. Nous avions trop à faire pour nous demander si les rapports restés sans explication se rapportaient à des véhicules interplanétaires, à des monstres de l'espace, à des armes soviétiques, ou à des illusions de l'éther.

A la fin de novembre 1951, je connaissais bien la besogne accomplie par mes prédécesseurs des *Projects Sign et Grudge*. Ils avaient commis des erreurs, que j'étudiai pour en tirer des leçons. Ma tâche devait s'en trouver facilitée. Le lieutenant Metscher et moi avions remis de l'ordre dans toutes les archives antérieures et arrêté les grandes lignes de notre action future.

Le général Cabell avait dit au lieutenant-colonel Rosengarten et au lieutenant Cummings de venir lui rendre compte quand le nouveau service serait prêt à fonctionner. Il m'appartenait de le faire à leur place mais, avant de me rendre au Pentagone, je jugeai plus

sage de soumettre mes idées à d'autres personnes pour voir leur réaction. Le colonel Frank Dunn, chef de l'A.T.I.C., approuva cette façon de voir. Il me suggéra de tenter l'expérience avec les savants et les ingénieurs qui venaient périodiquement dans notre service en qualité de conseillers techniques, ce que je fis. Il m'est malheureusement impossible de révéler le nom de ces hommes mais tous étaient fort éminents dans leur spécialité.

Au cours de cette période d'essais, je m'ouvris de ces projets à neuf de ces personnes. Deux pensèrent que l'Aviation perdait son temps, une troisième manifesta de l'indifférence, mais les six autres se montrèrent enthousiasmées. J'en fus extrêmement surpris, car je m'attendais à une attitude presque unanimement négative. Bien au contraire, découvris-je, on discutait librement et sérieusement la question des U.F.O. dans les milieux scientifiques. La majorité de nos visiteurs estimaient que les services précédents s'étaient mal comportés et se réjouissaient de nous voir repartir sur des bases nouvelles. Tous, même les deux qui déclaraient que nous perdrions notre temps, nous fournirent d'excellentes suggestions sur la voie à suivre et nous offrirent leur concours éventuel. Par la suite, plusieurs devinrent pour moi de très bons amis et des conseillers fort précieux.

Une quinzaine de jours avant Noël, le colonel Dunn et moi nous rendîmes au Pentagone. Le général John A. Samford avait remplacé le général Cabell à la tête du Service de renseignements, mais il était très au courant des aspects généraux du problème. Il avait chargé un de ses adjoints, le général W.M. Garland, de suivre plus spécialement celui-ci.

Le colonel Dunn expliqua brièvement ce que nous comptions faire, c'est-à-dire mettre de côté les rapports non expliqués sans nous livrer à des spéculations à leur

sujet, et il lui rapporta la réaction des savants. On discuta ensuite nos attributions. L'Aviation, déclara le général Garland, était seule qualifiée pour étudier les rapports sur les U.F.O. Cela signifiait que le *Project Grudge* s'occuperait de tous ceux qui proviendraient d'une quelconque unité militaire. Puis, à mon tour, j'exposai la situation du moment.

Depuis juin 1947, les rapports n'avaient jamais cessé d'arriver. Il existait une corrélation certaine entre la publicité et le nombre d'observations, mais les rapports continuaient à venir même quand les journaux laissaient dormir la question, ce qui était le cas pour les derniers mois.

Ces observations étaient plus fréquentes autour des régions d'intérêt vital pour la défense des Etats-Unis, telles que celles de Los Alamos-Albuquerque, d'Oak Ridge et de White Sands. Venaient ensuite, par ordre d'importance, les ports, les bases de l'aviation stratégique et les zones industrielles. On avait vu des U.F.O. dans tous les Etats de la Fédération et dans tous les pays étrangers. Les Etats-Unis n'en avaient nullement le monopole.

La fréquence des rapports fournissait des constatations intéressantes. Elle atteignait son maximum en juillet, où se produisait toujours une brusque augmentation des observations, et son minimum vers Noël.

Le *Rapport Grudge* n'avait nullement prononcé le dernier mot. Sans aucun doute, un important pourcentage provenait d'une « mauvaise identification d'objets connus », tels que ballons, avions, planètes, mais la solution définitive ne se trouvait pas là. Certaines observations venaient de mystificateurs, de gens désireux de se faire de la publicité, ou de pilotes fatigués, mais elles ne dépassaient pas 1 % du total. Il subsistait un important résidu pour lequel aucune explication n'était possible.

La qualité des rapports s'améliorait. Ils contenaient plus de détails intéressants pour l'enquête, et devenaient plus précis, mais ils laissaient pourtant encore beaucoup à désirer à cet égard. Chacun des neuf savants ou ingénieurs consultés par nous avait souligné qu'il importait avant tout d'obtenir des mesures suffisamment exactes sur la vitesse, l'altitude et les dimensions des U.F.O. signalés. Tout d'abord, cela nous permettrait d'éliminer les observations se rapportant à des objets courants, tels que les ballons, les avions, etc. Ensuite, chose encore plus importante, si nous parvenions à établir que des objets traversaient l'atmosphère à très grande vitesse et n'étaient pas des météores, l'énigme posée par les U.F.O. deviendrait plus facile à résoudre.

J'avais préparé un plan pour obtenir ces mesures et l'exposai. La presse, j'en étais sûr, ne tarderait pas à apprendre que l'Aviation reprenait ses efforts pour identifier les U.F.O. Au lieu de rester mystérieux, il nous faudrait, alors, avouer carrément l'existence du nouveau service, expliquer la situation avec netteté et sans réticence, et souligner que tous les rapports seraient étudiés avec le plus grand soin. Nous encouragerions ainsi les gens à nous signaler ce qu'ils verraient et obtiendrions peut-être quelques bonnes données.

J'illustrai mon idée par un exemple, celui d'un U.F.O. se manifestant au-dessus d'une ville assez importante. Si nous n'obtenions qu'un ou deux rapports, il serait à peu près impossible d'en tirer une conclusion précise. Mais si une cinquantaine de gens en envoyaient, nous pourrions les interroger, recueillir des renseignements sur la direction où s'était produit le phénomène, sur sa hauteur au-dessus de l'horizon, etc., et ainsi, par des recoupements et des calculs, obtenir des précisions sur la vitesse, l'altitude et les dimensions.

Le radar, déclarai-je, nous fournirait de bonnes indi-

cations, mais il était loin d'être infaillible. Les conditions de temps poseraient toujours un problème. Nous avions besoin de ces indications, mais il fallait les considérer comme un effort parallèle, incapable de remplacer les observations visuelles.

En terminant, je soulignai encore qu'à cette date — fin 1951 — nous ne possédions aucune preuve positive sur l'existence d'un avion que nous ne connaîtrions pas. Le *Project Grudge* reprenait son activité parce que de nombreuses personnes dignes de confiance continuaient à envoyer des rapports sur des choses incroyables, mais ces rapports ne pouvaient être considérés comme des preuves scientifiques.

Tous les assistants approuvèrent. Ils avaient connaissance de ces rapports incroyables, et deux d'entre eux avaient effectivement vu des U.F.O.

Avant la fin de la conférence, le colonel Dunn posa une question. Il en connaissait la réponse mais désirait obtenir une confirmation.

— Les Etats-Unis possèdent-ils une arme secrète que l'on signale comme U.F.O.?

— Non, lui fut-il répondu, catégoriquement.

Mes idées furent donc officiellement adoptées. Dès le début, je compris que j'aurais besoin de spécialistes : un astronome, un physicien, un chimiste, un mathématicien, un psychologue, et de bien d'autres encore. Or, de toute évidence, je ne pouvais les enrôler en permanence. La solution consistait à me lier par contrat avec un organisme de recherches qui les posséderait. J'en découvris un et allai discuter avec sa direction, le lendemain de Noël. Je ne peux révéler son véritable nom et l'appellerai donc *Project Bear*.

C'est une grande organisation du Midwest, groupant plusieurs centaines de savants et d'ingénieurs de toutes

les spécialités, depuis les experts sur la nature du sol jusqu'aux physiciens nucléaires. Il fut entendu qu'ils me prêteraient leur concours chaque fois que j'en aurais besoin. Ils ne comptaient pas d'astronomes, ni de psychologues, mais décidèrent de s'en associer par contrat. En outre, ils suivraient deux études pour nous : une statistique des rapports et la détermination de la mesure dans laquelle une personne donnée pouvait effectuer des observations d'U.F.O. et en garder le souvenir. Cette dernière étude permettrait d'établir un formulaire d'interrogation.

Depuis le début, l'Aviation recherchait un tel formulaire et en avait essayé plusieurs qui n'avaient pas donné satisfaction. Le *Project Bear* se mettrait en rapport avec la section de Psychologie d'une université, pour essayer d'en rédiger un aussi simple et pourtant aussi substantiel que possible.

L'étude statistique présentait beaucoup d'intérêt. Depuis 1947, l'Aviation avait reçu environ 650 rapports, mais ce nombre devait se multiplier considérablement si nos espoirs se réalisaient. Le *Project Bear* proposa d'utiliser une machine compteuse électronique, avec des fiches sur lesquelles seraient portés une centaines de renseignements, correspondant aux questions du formulaire. Les comparaisons se trouveraient donc ainsi extrêmement facilitées. On pouvait découvrir presque instantanément, par exemple, que 95 des 100 points d'une observation nouvelle étaient identiques à ceux d'observations antérieures se rapportant au passage nocturne de canards au-dessus d'une ville éclairée.

Quelques jours plus tard, je me rendis à Colorado Springs, au quartier-général de la défense aérienne du territoire, pour essayer d'obtenir une collaboration qui me fut promise sans réserve.

La facilité avec laquelle je m'assurai tous ces concours me causa une nouvelle surprise. Les anciens membres

de *Project Sign* et de *Project Grudge* m'avaient dit que tout le monde haïssait le mot d'U.F.O. et que je me heurterais à d'énormes difficultés. Ils se trompaient. L'esprit de collaboration manifesté par les savants qui venaient à l'A.T.I.C., par le général Samford, par les membres du *Project Bear*, et enfin par le quartier-général de la Défense aérienne ne me laissait absolument rien à désirer. Je pris conscience que le problème des U.F.O. intéressait beaucoup plus de gens que je ne le pensais.

Dans l'intervalle, les rapports continuaient à arriver et il en vint, en particulier, toute une série de très intéressants. Ils émanaient d'un groupe de gens qui avaient une grande habitude des observations dans le ciel : ceux qui lançaient les grands ballons-sondes pour la General Mills, Inc. Ces rapports relataient ce qu'ils avaient vu d'anormal depuis plus d'un an. S'ils les envoyaient seulement à ce moment, c'était parce qu'ils avaient appris la reconstitution du *Project Grudge* sur des bases nouvelles, les anciennes ne leur plaisant pas. J'estimai qu'ils constituaient une source d'informations très précieuse et obtins l'autorisation de me rendre à Minneapolis où j'arrivai le 14 janvier 1952, en compagnie d'un savant du *Project Bear*.

Les membres de la section aéronautique de la General Mills avaient lancé et suivi tous les grands ballons-sondes envoyés en l'air jusque-là. Ils connaissaient l'aspect de leurs ballons sous toutes les conditions d'éclairage, ainsi que la météorologie, l'aérodynamique, l'astronomie... et les U.F.O. Je discutai très longuement avec eux et ils repoussèrent très nettement ma suggestion que ceux-ci avaient sans doute une explication naturelle. Pourquoi donc étaient-ils aussi convaincus de leur existence? Tout d'abord, parce qu'ils en avaient vu beaucoup. Certains n'y faisaient même plus attention et ce qu'ils voyaient restait inexplicable.

En voici un exemple : le 16 janvier 1951, deux hommes de la General Mills et quatre d'Artesia, dans le Nouveau-Mexique, observaient un ballon-sonde, lancé de l'aérodrome de cette ville. Ils le suivaient depuis une heure environ, lorsque l'un d'eux remarqua deux petits points au nord-ouest. Il les signala parce que l'aérodrome attendait deux avions. Mais les points se rapprochèrent très vite et, au bout de quelques secondes, les observateurs constatèrent qu'il s'agissait de deux objets ronds, d'un blanc mat, volant en formation serrée. Ils se dirigèrent vers le ballon, tournèrent autour de celui-ci puis s'éloignèrent vers le nord-ouest où ils disparurent à l'horizon. Pendant qu'ils tournaient autour du ballon, ils s'inclinèrent et les observateurs constatèrent qu'ils avaient la forme d'un disque. Ils purent aussi apprécier leurs dimensions par comparaison avec celles du ballon. S'ils étaient aussi près de celui-ci qu'ils le paraissaient, leur diamètre devait atteindre 18 mètres.

En revenant de cette visite je me souvins d'un article de magazine, lu environ un an auparavant, cet article affirmait que tous les prétendus U.F.O., sans exception, s'expliquaient par un ballon.

Je ne tardai pas à repartir, pour New York, cette fois.

La veille, le 21 janvier 1952, un pilote de la Marine avait décollé de l'aérodrome de Mitchel, avec un *TBM*. C'était un capitaine de corvette alors affecté au Centre de recherches de Long Island. A 9 h 50, il se trouvait à peu près à 750 mètres d'altitude, tournant autour de l'aérodrome. Il était au sud-est de celui-ci quand il aperçut un objet au-dessous de lui, à « à peu près trois longueurs de piste au bout de la piste 30 ». Cet objet, me déclara-t-il, ressemblait au sommet d'un parachute, et était blanc. Il crut même distinguer les bords. L'objet semblait se mouvoir trop vite pour dériver seulement avec le vent, le pilote pensa cependant que quelqu'un

avait sauté et qu'il apercevait son parachute par en haut. Il allait avertir la tour de contrôle lorsqu'il s'aperçut que ce « parachute » se déplaçait en travers du vent dont il connaissait la direction puisqu'il venait de décoller de la piste 30.

L'objet se mit alors à s'élever, et il s'éleva lui-même, en demeurant au-dessus et à droite de lui. L'U.F.O. ayant viré sur la gauche, il l'imita, essayant de couper court mais il passa au-dessus. Il augmenta alors de vitesse et perdit de l'altitude en revenant vers l'objet. En quelques secondes, celui-ci effectua une giration de 180° et évolua autour de la limite septentrionale de l'aérodrome. Le pilote tenta de le suivre aussi longtemps qu'il le pût. Mais un *TBM* ne possède pas une grande vitesse. L'U.F.O. disparut en direction du sud. Quand il le vit pour la dernière fois, l'objet avait franchi la côte de Long Island à la hauteur de Freeport et se dirigeait vers la mer.

Je posai des questions bien précises. Après avoir décidé qu'il ne s'agissait pas d'un parachute, le capitaine de corvette estima que l'objet se trouvait à l'altitude de 60 à 90 mètres au-dessus d'un quartier résidentiel. Au temps mis pour défiler au-dessus d'un bloc de maisons, il estima que l'objet se déplaçait à 150 km/h. Même lorsqu'il le distingua le mieux, l'aspect était le même que celui d'un parachute : en forme de dôme, blanc, avec une surface inférieure plus sombre. L'objet resta visible pendant deux minutes et demie. Le pilote téléphona à la tour de contrôle pour savoir si quelque ballon avait été lancé. La tour lui répondit qu'il y en avait effectivement un au voisinage.

Le pilote me traça sur une carte les routes qu'il avait suivies et celle de l'U.F.O. Elles devaient être exactes, car il effectua ce tracé en faisant très attention aux repères terrestres. Avec ce croquis, je me rendis à la section météorologique. On y avait bien lancé un ballon

à 9 h 50, d'un point situé au sud-est de l'aérodrome. Je pris connaissance de sa route. Comme dans le cas de l'incident de Long Beach, le ballon se trouvait presque exactement dans la direction indiquée pour la première observation. Cependant, si le pilote connaissait sa position avec précision, il ne pouvait se trouver au-dessus du ballon. Or, il en passa à moins de 600 mètres au moment où il le survola et, pourtant, ne l'identifia pas, bien que la tour lui eût déclaré qu'il y en avait un au voisinage. Le pilote disait avoir suivi l'U.F.O. autour de la bordure septentrionale de l'aérodrome, or, le ballon, après son lancement, avait continué à se déplacer vers le sud-est et n'était donc jamais passé au nord de l'aérodrome.

Mais l'argument le plus fort, contraire à l'explication par le ballon, était que le pilote avait mis le cap sur l'objet pendant plus d'une minute et que celui-ci s'était éloigné. Pour rejoindre un ballon, il ne faut que quelques secondes même à l'avion le moins rapide. Evidemment, il y avait eu des « combats » avec des U.F.O. où ceux-ci étaient, de façon certaine, des ballons, mais, chaque fois, les pilotes avaient déclaré que l'U.F.O. « exécutait une passe », c'est-à-dire qu'ils rattrapaient le ballon et le dépassaient. J'interrogeai le capitaine de corvette à plusieurs reprises sur ce point précis. Il fut formel : il s'était bien dirigé droit sur l'objet et celui-ci s'était éloigné.

Ce rapport est un des plus caractéristiques qu'on puisse trouver dans nos archives, parce qu'on ne peut lui trouver d'explication, de quelque manière qu'on le retourne. Si l'on admet que le pilote ne connaissait pas bien sa position pendant la chasse — qu'il se trouvait à 5 ou 6 kilomètres de celle qu'il indiquait — qu'il ne survola jamais la limite septentrionale du terrain et ne mit pas le cap sur l'objet... alors celui-ci pouvait être un ballon.

Mais si l'on admet qu'il sût toujours où il se trouvait, ce que sa longue expérience permet de croire... alors ce n'était pas un ballon.

— Je ne sais pas ce que c'était, me dit-il, mais jamais je n'avais rien vu de semblable... C'était peut-être un astronef...

Je ne sus que lui répondre.

CHAPITRE X

LE « PROJECT BLUE BOOK »

Le 22 janvier, à 0 h 20 locales, soit 19 heures et demie après que le capitaine de corvette eût chassé un U.F.O. au-dessus de l'aérodrome de Mitchel, un autre incident curieux se déroula en Alaska. D'après le rapport que nous reçûmes, la température ne dépassait pas —44° C. L'histoire débuta dans une de nos stations de radar les plus septentrionales.

A minuit vingt, un aviateur qui surveillait l'écran, vit apparaître un objectif, sous la forme d'un point net, brillant, comme en donnent ordinairement les avions. Mais le fait anormal était que ce point se trouvait au nord-est de la station, c'est-à-dire au-dessus d'une région que les avions survolaient rarement, où il n'y avait que de la glace, de la neige, peut-être quelques Esquimaux et, un peu plus loin, la Russie. Seul, de temps à autre, un *B-50* y exécutait une reconnaissance météorologique, mais une rapide vérification montra qu'aucun n'avait pris l'air cette nuit-là.

Après avoir « plotté » trois bons contacts, les opérateurs surent qu'ils avaient affaire à quelque chose

des premières stations de la seconde guerre mondiale, et, par la suite, dirigé celles de Saïpan.

Il pensa aussitôt que l'observation de l'Alaska provenait bien de quelque fantaisie météorologique, s'appuyant sur le fait que l'objectif avait disparu chaque fois que l'opérateur passait à la portée réduite. Ce signe ne trompait pas, souligna-t-il. La même fantaisie avait dû provoquer les échos sur l'écran de bord. L'avion s'était approché à moins de 200 mètres du point où son équipage supposait quelque chose et pourtant, bien qu'il fît une belle nuit lunaire, cet équipage n'avait rien vu.

Pour bien appuyer cette théorie, il me cita un précédent. Un an auparavant, à Oak Ridge, dans le Tennessee, un *F-82* avait failli s'écraser au sol à trois reprises en poursuivant un objectif aperçu sur l'écran de son radar. L'inversion était très forte cette nuit-là et cet objectif se trouvait au sol, quoiqu'il semblât voler.

La parole du capitaine James faisait loi pour moi. L'explication officielle pour l'incident de l'Alaska fut donc : « Aberration météorologique. »

Un mois ou deux plus tard, je me rendis au Q.G. de la Défense aérienne, à Colorado Springs. Au mess, un officier me demanda de passer à son bureau dans l'après-midi, si j'avais une minute, en me disant que c'était important.

J'allai le voir. Il se trouvait en Alaska lors de l'incident qu'il connaissait bien et désirait savoir ce que nous en pensions. Quand je lui fis connaître notre décision, il parut extrêmement surpris.

— Aberration météorologique! s'exclama-t-il. Est-ce que vous vous fichez du monde, dans votre boîte?

De toute évidence, notre conclusion ne lui plaisait pas. Son opinion m'intéressait, car c'était un « as » du radar qui avait parcouru le monde entier pour résoudre les problèmes posés par celui-ci.

— Etant donné que les images des écrans étaient bonnes, précises, brillantes, je ne peux me résoudre à croire qu'elles étaient dues au temps, me dit-il.

Il développa son raisonnement. Quand le radar terrestre était passé sur portée réduite, le *F-94* avait disparu aussi bien que l'objectif, ce qui n'eût pas été le cas, si ce dernier eût été causé par le temps. Il fallait en chercher la raison dans quelque défaillance matérielle de l'appareil. En outre, s'il y avait eu une couche d'inversion, très improbable à cette latitude, elle pouvait affecter le radar terrestre mais pas le radar de bord, à au moins 7 500 mètres d'altitude.

Je rispostai en lui rapportant l'exemple cité par le capitaine James. Il ne lui parut pas convaincant. A Oak Ridge, souligna-t-il, le *F-82* se trouvait seulement à 1 200 mètres d'altitude. Il ne s'expliquait pas comment le *F-94* avait pu s'approcher à moins de 200 mètres d'un objet sans le voir, à moins que cet objet fût peint en noir.

— Non, me dit-il, je ne puis croire que ces observations aient été provoquées par le temps. J'incline plutôt à penser qu'il s'agit de quelque chose de bien réel, mais que nous ne connaissons pas.

Pendant le printemps de 1952 les rapports provenant de radars s'accrûrent rapidement. La plupart émanaient de la Défense aérienne, mais il y en eut également d'autres. Un jour, peu de temps après l'incident de l'Alaska, je reçus un coup de téléphone du chef d'un laboratoire civil de recherches de New York. On y travaillait à la mise au point des types de radar les plus récents et, depuis quelque temps, on y décelait des objectifs non identifiés, au cours des essais.

— Il se produit de sacrément drôles de choses qui commencent à m'embêter, me dit-il sans cérémonies.

« Ses gens, continua-t-il, vérifiaient les radars, les conditions de temps, tout ce à quoi ils pouvaient penser,

mais ne trouvaient aucune explication; ils aboutissaient donc à la conclusion que les objets ainsi découverts existaient bien. Je lui demandai de m'envoyer un rapport complet. Ce rapport me fut apporté, une semaine plus tard, par un général s'il vous plaît! Celui-ci, chargé du matériel aérien au Q.G., s'était intéressé à l'affaire parce que, il le savait, les ingénieurs de ce laboratoire étaient parmi les meilleurs spécialistes de radar du monde entier.

Je ne peux divulguer à quelle altitude et à quelle vitesse volaient ces objets, car ce serait donner des indications sur les performances, gardées secrètes, de notre radar le plus récent. Je me bornerai à dire que les deux étaient formidables.

Je transmis le rapport à la section électronique de l'A.T.I.C. qui me promit d'agir sans délai. Elle le fit, en effet, et de façon péremptoire. Celui qui reçut ce rapport avait appartenu aux *Projects Sign et Grudge* et n'ignorait donc rien des U.F.O. Il téléphona au chef du laboratoire (un homme qui avait peut-être rédigé les manuels ayant servi à l'instruire) pour lui raconter comment une couche d'inversion pouvait produire de faux échos. Il eut même l'amabilité de lui offrir son concours!

Nous ne reçûmes plus rien de ce laboratoire. Les gens découvrirent peut-être une explication, peut-être aussi adoptèrent-ils la façon de penser de ce pilote de ligne qui m'avait dit que si une soucoupe volante naviguait en formation avec lui, il se garderait bien d'en parler à l'Aviation.

Au début de février, je me rendis de nouveau au Q.G. de la Défense aérienne, afin de proposer un plan pour assurer une meilleure collaboration entre nos services au sujet des U.F.O. Le général Benjamin W. Chidlaw, commandant de la D.A., m'adressa au général W. M. Burgess, chef de son service de renseignements, qui désigna le major Verne Sadowski pour établir la liaison.

Jamais collaboration ne fut aussi efficace et aussi agréable pour moi. Les généraux Chidlaw et Burgess, ainsi que tous les membres de leur état-major étaient des officiers de très grande valeur. Aucun ne croyait aux soucoupes volantes, mais tous estimaient que les rapports sur les U.F.O. constituaient un problème et que celui-ci devait être étudié. A notre époque de progrès technique on ne peut accepter qu'il y ait, dans le ciel, des choses non identifiées, que ce soient des ballons, des météores, des planètes ou des soucoupes volantes.

La D.A. accepta d'envoyer à toutes ses unités une circulaire pour leur préciser ce qu'elles auraient à faire en cas d'observation d'un U.F.O. Les unités possédant des radarscopes prendraient des photographies et rempliraient un questionnaire, pour transmettre le tout à l'A.T.I.C., au capitaine Roy James, qui me les remettrait avec ses appréciations.

La D.A. ayant pour principe d'identifier tout ce qui volait dans le ciel, les chasseurs décollaient automatiquement, sans qu'il y eût besoin d'ordre spécial, quand on signalait un U.F.O. Mais les contrôleurs hésitaient parfois à faire partir des avions lorsque le radar décelait un objectif qui, de toute évidence, ne pouvait être un aéroplane. La circulaire leur rappela que les règlements existants permettaient et recommandaient même de le faire, tout en leur laissant le soin de décider dans chaque cas particulier. Elle ne parlait pas de l'ouverture du feu sur un U.F.O. Mais tous les pilotes savaient exactement dans quelles conditions ils devaient faire usage de leurs armes qui étaient toujours chargées au cours de telles sorties.

Enfin, la D.A. prescrivit au Corps des observateurs

terrestres de signaler les U.F.O. en seconde priorité, la première restant réservée aux avions.

Les journaux ne parlaient plus beaucoup des soucoupes volantes depuis la réorganisation du *Project Grudge*, mais la rencontre d'une grosse boule de feu par deux *B-29*, en Corée, le 19 février 1952, déclencha une nouvelle campagne de publicité qui devait peu à peu prendre une ampleur supérieure à tout ce qu'on avait connu précédemment. L'événement accrût également l'intérêt officiel, à Washington. Presque chaque jour, je recevais un ou deux coups de téléphone de telle ou telle autorité gouvernementale, et il me fallait me rendre dans la capitale deux ou trois fois par mois. Je commençais à passer plus de temps à renseigner les gens qu'à agir directement sur les observations. La solution consista à établir un officier de liaison au Pentagone. Ce fut le major Dewey J. Fournet à qui furent, dès lors, adressées toutes les demandes d'information; je le tenais constamment au courant, et il se renseignait auprès de moi, si nécessaire.

Pendant tout le temps où j'ai dirigé ce service spécial j'ai reçu de nombreuses visites. La plupart n'étaient pas officielles en ce sens que les officiers venaient à l'A.T.I.C. pour quelque autre affaire, cependant, le plus souvent, celle-ci servait de prétexte. Deux officiers britanniques du service de renseignements de la R.A.F. m'apportèrent ainsi un questionnaire comptant six pages dactylographiées. En de nombreuses occasions, les officiers américains des unités stationnées en Angleterre, en France et en Allemagne, qui revenaient en service aux Etats-Unis, venaient aussi se renseigner. Un civil, qui effectuait de fréquents voyages en Europe, servit de courrier officieux entre un groupe allemand et moi, emportant de la matière pour des articles de presse et ramenant les observations faites en Europe que l'A.T.I.C. ne recevait pas par la voie officielle.

Depuis le jour où le lieutenant Cummings s'était permis de parler au général Cabell avec une liberté qui ne convenait guère à un officier subalterne, le *Project Grudge* n'avait cessé de grandir en prestige. La promesse du lieutenant-colonel Rosengarten, selon laquelle mon affectation au nouveau service ne dépasserait pas quelques mois, connut le sort de toutes les promesses militaires. En mars 1952, nous ne constituions plus un simple bureau à l'intérieur d'un groupe, mais un véritable organisme séparé, avec le titre d' « Aerial Phenomena Group ». Peu après, le nom de code fut également changé, « Grudge » se transforma en « Blue Book », par allusion au cahier de tests utilisés dans les écoles secondaires.

Le *Project Blue Book* devint indépendant, à cause de l'accroissement constant du nombre des rapports que nous recevions. Depuis décembre 1951, la moyenne mensuelle était passée de dix à vingt. Avril fut un grand mois, nous reçûmes 99 rapports.

Le 1er avril, le colonel Kirkland et moi partîmes en mission à Los Angeles. Avant notre départ nous prîmes nos dispositions pour assister à une réunion des « Enquêteurs civils sur les Soucoupes volantes », organisation aujourd'hui défunte mais très active en 1952. Il s'agissait de braves gens, du genre Don Quichotte. En les entendant exposer leurs plans pour résoudre l'énigme des U.F.O., nous comprîmes qu'ils n'obtiendraient aucun résultat. Nous-mêmes avions derrière nous toute l'Aviation, de l'argent, de l'enthousiasme, et nous ne progressions guère. Eux n'avaient que de l'enthousiasme.

Mais le fait capital de cette soirée fut que nous eûmes connaissance de l'article destiné au *Life* par Bob Ginna, basé sur les recherches effectuées par celui-ci depuis un an. Le colonel Kirkland le lut très attentivement, puis me déclara :

— Nous ferions mieux de regagner Dayton au plus vite. Vous allez avoir de la besogne.

Je suivis ce conseil dès le lendemain matin.

L'article du *Life* causa, dans le public américain, une sensation beaucoup plus grande, très certainement, que n'importe quel autre relatif au même sujet. Son titre suffisait à lui seul : « Avons-nous des visiteurs venant d'un autre monde? » D'autres magazines, tels le *True*, avaient déjà posé la question, mais, venant du *Life*, elle prenait un accent différent. Il n'affirmait pas que les soucoupes volantes vinssent de l'espace interplanétaire, il considérait cependant la chose comme possible, et appuyait cette opinion sur celle de gens de réputation considérable. Le Dr. Walther Riedel, qui joua un rôle important dans la réalisation des *V-2* allemandes et qui dirige, aujourd'hui, le bureau de recherches sur les moteurs à réaction, à la North American Aviation Corporation, exprimait l'idée que les U.F.O. venaient de cet espace interplanétaire. Le Dr. Maurice Biot, un des spécialistes les plus éminents de l'aérodynamique, partageait cet avis.

Mais l'effet le plus considérable produit par cet article fut de faire naître dans l'esprit de très nombreux lecteurs cette interrogation : « Pourquoi l'a-t-on écrit? » Le *Life* ne pouvait, sans bonne raison, se lancer dans des spéculations de ce genre. L'auteur affirmant que les autorités de l'Aviation s'intéressaient désormais très sérieusement aux rapports sur les U.F.O., beaucoup de gens pensèrent qu'il avait écrit son article à l'instigation de celles-ci. Aussi, quand j'arrivai à Dayton, un flot de journalistes battait déjà ma porte. Le bureau des « Public Informations » du Pentagone fit connaître la position officielle :

— L'article se base sur des faits, mais le *Life* garde la responsabilité des conclusions qu'il en tire.

Personnellement, je me bornai à répondre que nous

avions fourni au magazine des renseignements sur certaines observations spécifiques. Cette réponse constituait une échappatoire parce que, je le savais, l'Aviation avait effectivement inspiré l'article, mais d'une manière officieuse. De hauts personnages du Pentagone occupant des postes d'une importance telle que leur opinion faisait loi en quelque sorte, se demandaient, en effet, si les U.F.O. n'étaient pas des véhicules interplanétaires, et chez certains, il n'y avait même pas de point d'interrogation après cette question. Je les connaissais et je savais que l'un d'eux, un général, avait communiqué son opinion à Bob Ginna.

Fait assez curieux, l'article du *Life* ne déclencha pas immédiatement une nouvelle vague de rapports. Le nombre de ceux-ci n'augmenta qu'au bout de plusieurs jours, après la publication d'un ordre qui transformait complètement la question des U.F.O. en lui donnant un caractère pour ainsi dire légitime. Il s'agissait d'une note officielle de l'Aviation, portant le numéro 200-5, et intitulée : « Objets volants non identifiés. » Signée personnellement par le secrétaire d'Etat à l'Air, elle disait, dans son essence, que ces objets ne constituaient pas une plaisanterie, que l'Aviation effectuait une enquête très soigneuse à leur sujet, et que le *Project Blue Book* était chargé de cette enquête. Elle ordonnait à toutes les organisations aéronautiques de signaler toutes leurs observations éventuelles à l'A.T.I.C., d'abord par un télégramme, avec copie au Pentagone, puis par un rapport détaillé. Mais, fait capital, elle autorisait les membres du *Project Blue Book* à prendre directement contact avec toutes les unités de l'Aviation, sans suivre la filière hiérarchique, ce qui était pour ainsi dire sans précédent et qui nous conféra aussitôt un immense prestige.

Cette nouvelle procédure devait faciliter considérablement nos enquêtes en nous permettant d'agir sans

délai, elle offrait aussi des désavantages. Elle autorisait l'expéditeur à donner à son message la priorité absolue, ce qui implique la remise immédiate au destinataire. Or, pour quelque raison que j'ignore, tous les messages semblaient arriver entre minuit et 4 heures du matin. Ces messages étaient presque toujours secrets, j'étais obligé de me rendre personnellement à la base aérienne pour en donner décharge.

L'un d'eux me parvint vers 4 h 30, le 8 mai 1952. Il émanait de la station radio de contrôle aérien de Jacksonville, en Floride, et arriva par téléscripteur. L'opérateur de Wright-Patterson me donna le coup de téléphone habituel, je m'habillai et allai prendre le message. Au moment où je signais, l'opérateur, je m'en souviens encore, me dit :

— C'est du nanan, capitaine!

C'était du nanan, effectivement. Vers 1 heure, ce matin-là, un *DC-4* des Pan-American Lines, volait vers le sud, en direction de Puerto-Rico. Il était parti de New York et se trouvait au-dessus de l'Atlantique, à environ 900 kilomètres de Jacksonville et à l'altitude de 2 500 mètres. La nuit était très noire, un plafond de nuages très élevé masquant la clarté des étoiles. Le pilote et le copilote étaient éveillés mais ils ne se préoccupaient pas d'un voisinage éventuel d'autres avions, car ils venaient d'entrer dans la zone océanique de San Juan et la radio les avait prévenus qu'ils étaient seuls. Le copilote, en voulant examiner le moteur n° 4, aperçut sur l'avant une lumière qui lui parut la traînée d'un autre avion. Il l'examina pendant quelques secondes, surpris, s'occupa du moteur, puis regarda de nouveau. La lumière se trouvait sensiblement au même point. Il synchronisa les moteurs avant de jeter un autre coup d'œil. Dans cet intervalle de quelques secondes la lumière s'était déplacée sur la droite et paraissait alors droit devant le *DC-4*, avec des dimensions plus

grandes. Le copilote frappa sur l'épaule de son camarade et désigna l'objet du doigt. A cet instant, la lumière se mit à croître au point de devenir « dix fois aussi grosses que le feu d'atterrissage d'un avion ». Elle continua à se rapprocher et passa comme un éclair au bout de l'aile gauche du *DC-4*. Avant que l'équipage eût pu réagir et distinguer quelque chose de précis, deux autres petites boules de feu filèrent devant lui. Les deux pilotes déclarèrent par la suite qu'ils demeurèrent figés sur leur siège pendant plusieurs secondes, la sueur leur coulant le long de l'échine.

— Imaginez que vous roulez à plus de 100 à l'heure sur une route, de nuit, dit l'un d'eux, qu'une voiture vienne en sens inverse, embarde brusquement vers vous et se redresse au tout dernier moment, de sorte que vous n'évitez la collision que de quelques centimètres. Vous connaissez certainement la sensation qu'on éprouve alors. Ce fut la nôtre.

Dès qu'ils eurent retrouvé leurs esprits, le pilote prit son micro et raconta l'incident à la station de Jacksonville. Quelques instants plus tard j'avais le rapport en main. Le lendemain après-midi, le lieutenant Kerry Rothstien, qui avait remplacé Metscher, partit pour New York afin de rencontrer les pilotes, à leur retour de Puerto-Rico.

Il n'en tira guère de précision supplémentaire et leur commentaire final fut celui que nous entendions si souvent :

— J'avais toujours pris pour des mabouls les gens qui signalaient des soucoupes volantes, mais maintenant, j'ai changé d'avis.

Au retour de Rothstien, nous vérifiâmes très soigneusement qu'il ne se trouvait aucun avion dans la région en cause. On nous l'affirma de la façon la plus absolue. Nous recherchâmes même s'il pouvait s'agir d'un navire, mais le résultat fut le même. Restait une der-

nière possibilité : des météores. Plusieurs points de la déclaration des pilotes écartaient cette hypothèse. D'abord, il régnait une épaisse couche de nuages vers 5 500 mètres. Aucun météore n'a une trajectoire horizontale au-dessous de cette altitude. Ensuite, il est extrêmement rare d'apercevoir trois météores à la fois, la probabilité est inférieure à une sur un milliard.

Certaines gens ont imaginé une théorie : il se formerait, sur l'avant d'un avion, un « mur d'air » qui agirait à la manière d'un miroir et refléterait les propres feux de l'appareil. C'est peut-être vrai dans certains cas, mais pour avoir une réflexion, il faut qu'il y ait des lumières et, sur un avion, il n'en existe pas qui atteignent « dix fois la grosseur d'un feu d'atterrissage ».

Qu'était-ce alors? Un colonel déclara qu'il s'agissait du même phénomène aperçu par les pilotes Clarence Chiles et John Whitted, près de Montgomery, le 24 juillet 1948, et qu'à son avis c'était un astronef.

En avril, nous reçûmes 99 rapports, comme je l'ai dit, et environ deux cents lettres signalant des U.F.O. Nous dûmes nous borner à les ficher en vue d'un examen ultérieur.

En mars, j'avais proposé de nous abonner à un service de coupures de presse. J'y voyais plusieurs avantages, celui d'être renseigné sur la publicité donnée aux U.F.O. et sur l'opinion que s'en faisait le public, ensuite celui d'obtenir des informations que nous ne recevions pas toujours. Les journalistes rivalisent avec les officiers de renseignements quand il s'agit de déterrer des faits, et leurs articles pouvaient nous être fort utiles, notamment dans le cas de mystification. Enfin, nous pourrions nous faire une idée de la réaction causée par la publicité sur le nombre des rapports que nous recevions.

Mon idée fut approuvée. Dès lors, tous les trois ou quatre jours, nous reçûmes une enveloppe de coupures

de plus en plus épaisse. En mai, il s'agissait de véritables sacs. La grande majorité de ces coupures se rapportaient à des informations données par l'A.T.I.C. lui-même, il en résulta de très nombreux ennuis pour moi. Notre unité, malgré son importance, n'avait pas d'officier pour assurer les rapports avec la presse. J'en tenais donc lieu. Mais les journalistes publiaient mes déclarations avec une très grande liberté, ce qui souleva, à de nombreuses reprises, des protestations indignées de la part des hauts personnages du Pentagone. Lassé, je me plaignis au colonel Dunn qui arrangea l'affaire en obtenant la création à Washington d'un bureau de presse spécial, dirigé par un civil : Al Chop, qui s'informerait auprès du major Fournet, notre officier de liaison au Pentagone, et pourrait même me téléphoner directement Cette solution fut très satisfaisante.

Mais la presse n'était pas seule à s'intéresser aux U.F.O. A partir de mai, je fis au Pentagone une conférence d'information par quinzaine, chaque fois la salle était comble. A la suite de l'une d'elles, un colonel proposa un plan pour obtenir de bonnes photographies de ces U.F.O. On constituerait une escadrille de douze *F-94C*, nos chasseurs à réaction les plus modernes à cette époque, dont la moitié se tiendraient constamment en alerte. On les dépouillerait de toutes leurs installations militaires pour augmenter leurs performances, et on les munirait d'une caméra spéciale, montée à l'avant. Ils seraient répartis entre les points du territoire où l'on voyait le plus fréquemment des U.F.O.

Le projet fit l'objet d'une très longue et très soigneuse étude. On l'écarta finalement, non pas parce qu'on le jugea insensé, mais parce qu'on estima ne pas pouvoir affecter douze *F-94C* à cette tâche, un nombre inférieur étant jugé insuffisant pour obtenir des résultats concrets. La discussion démontra l'intérêt pris par certaines

autorités militaires aux U.F.O., et les mots « véhicules interplanétaires » y revinrent à plusieurs reprises.

Le 8 mai 1952, je prononçai ma conférence devant le secrétaire d'Etat à l'Air, M. Thomas K. Finletter, entouré de son état-major. Il m'écouta avec beaucoup d'attention et, après mon exposé me posa plusieurs questions, qu'il termina par cette phrase :

— Vous faites du bon travail, capitaine. Cela peut être très intéressant. Merci.

Puis il fit la déclaration suivante à l'usage de la presse :

— Aucune preuve concrète n'a encore été obtenue, ni pour, ni contre l'existence de ce qu'on appelle les soucoupes volantes. Il subsiste cependant un certain nombre d'observations que les enquêteurs de l'Aviation ne sont pas parvenus à expliquer. Tant qu'il en sera ainsi, l'Aviation continuera à étudier les rapports relatifs aux soucoupes volantes.

En mai 1952, *Project Blue Book* reçut 79 rapports, contre les 99 du mois précédent. Le plus fort paraissait passé. Nous comptions, en juin, entreprendre l'étude des cas que nous avions été contraints de négliger, les liquider et, enfin, pouvoir prendre un peu de détente.

CHAPITRE XI

LA GRANDE AGITATION

Au début de juin nous opérions conformément au plan dressé en janvier 1952. Il nous avait fallu six mois pour y parvenir, ce qui paraîtra sans doute bien long à ceux qui ne sont pas familiers avec le fonctionnement de l'administration militaire.

Nous savions déjà qu'environ 60 % des rapports concernaient des ballons, des avions ou des corps astronomiques, vus dans des conditions particulières, et nous nous étions organisés pour nous débarrasser rapidement d'eux afin d'avoir plus de temps à consacrer aux autres. A cet effet, nous utilisions une quantité de renseignements qui se déversaient d'une façon continue. Nous recevions l'itinéraire suivi par tous les grands ballons-sondes et un simple coup de téléphone nous permettait d'obtenir des détails sur tous ceux qu'on lançait dans l'étendue des Etats-Unis. L'officier de renseignements le plus voisin du lieu de l'observation recueillait habituellement les vérifications au sujet des avions éventuels, nous demandions communication des tableaux de situation aux stations de contrôle et aux bases aériennes. En

ce qui concernait les corps célestes, nous puisions dans les almanachs, les cartes stellaires et les informations fournies par les observatoires. L'astronome du *Project Bear* vérifiait toutes nos enquêtes relevant de cette catégorie.

Par ailleurs, les coupures de presse nous donnaient d'intéressantes indications. Nous en trouvions d'autres dans les bulletins hydrographiques et les *Notam* (Renseignements pour aviateurs). Toutes les six heures, nous recevions un tableau complet de la situation météorologique. Nous exploitions en outre plus d'une dizaine d'autres sources.

Quand un rapport conservait la mention « Inconnu » après plusieurs filtrages, nous recourions à la machine électronique pour procéder à des comparaisons. Par exemple : le 25 mai, nous reçûmes un rapport de la base de Randolph, au Texas. Il subit les filtrages ordinaires sans résultat. Ce n'était donc ni un ballon, ni un avion, ni un corps céleste. Nous le passâmes à la machine, et apprîmes alors qu'il s'agissait d'un vol de canards, parce que nous avions un rapport identique, venu de Moorhead, dans le Minnesota, pour lequel l'explication avait été trouvée : des canards.

Les rapports provenant des stations de radar allaient aux spécialistes de l'A.T.I.C.

Toutes ces opérations prenaient beaucoup de temps, mais quand un document en sortait sans explication, nous étions certains qu'il en avait pas.

Mon personnel permanent se composait de quatre officiers, deux aviateurs, et deux civils. En outre, je disposai, à *Project Bear,* de trois savants en permanence et de plusieurs autres qui y travaillaient par intermittence. Au Pentagone, le major Fournet, notre officier de liaison, consacrait aussi tout son temps aux U.F.O. Ajoutez à cela les officiers de renseignements qui, dans le monde entier, exécutaient la besogne préliminaire,

et vous comprendrez que *Project Blue Book* constituait une organisation solide.

Mon personnel ne pouvait étudier à fond que les meilleurs des rapports. Dans la vaste majorité des cas, il fallait en apprécier la valeur d'après les observations de l'officier de renseignements ou d'après les renseignements obtenus par téléphone ou par l'envoi d'un questionnaire. Les instructions rédigées par nous et largement répandues dans les services commençaient à produire d'excellents résultats, nous recueillions de plus en plus de détails.

Ledit questionnaire avait été composé par le *Project Beart* en liaison avec des psychologues universitaires, après cinq mois d'efforts. Il est toujours en usage. Il comporte huit pages et pose 68 questions, contenant deux ou trois pièges pour nous permettre d'évaluer le degré de confiance à accorder à l'observateur. Les réponses permettent de vite reconnaître si celui-ci les tire de son imagination. Nous mîmes au point deux autres modèles, plus spécialisés, l'un pour les observations faites au radar, l'autre pour celles faites d'un avion.

Dans l'argot de l'aviation le mot « agitation » (« flap ») désigne une situation caractérisée par un degré avancé de confusion n'atteignant pas tout à fait les proportions d'une panique. Elle peut être créée par de multiples causes, y compris l'inspection inopinée par un général, l'arrivée d'un renseignement particulièrement excitant, ou l'entrée d'une dame « bien balancée » au bar des officiers.

Au début de juin 1952, l'aviation se trouvait à la veille de la grande « agitation des soucoupes volantes ». Les chiffres records des rapports ne furent pas battus, mais « pulvérisés ». En 1948, l'A.T.I.C. en avait reçu 167, et l'on estimait que c'était une « grande » année. Au mois de juin 1952, nous en reçûmes 149. Depuis

quatre années que l'Aviation s'occupait des U.F.O., le total s'élevait à 615 rapports. Pendant la « grande agitation » nos secrétaires enregistrèrent 717 messages.

Le 1er juin, nous en reçûmes un excellent concernant une observation faite au radar. C'était un dimanche, je passais la journée au bureau, me préparant à partir pour Los Alamos le lendemain. Vers 17 heures, mon téléphone sonna et le standardiste m'annonça qu'on me parlait de Californie. Il s'agissait du chef de la section d'essais des radars, à la Hughes Aircraft Company, de Los Angeles.

Dans la matinée, son équipe et lui préparaient un radar de modèle tout récent qu'ils devaient essayer le lundi matin. Pour en vérifier le fonctionnement, ils suivirent les avions à réaction circulant dans la région de Los Angeles. Ce trafic diminua vers le milieu de la matinée, et ils s'apprêtaient à stopper l'appareil, quand un des opérateurs repéra un objectif, à déplacement lent, qui passait au-dessus des Monts San Gabriel, au nord de la ville. Il le suivit pendant quelques minutes et, de sa vitesse et de son altitude, déduisit qu'il s'agissait d'un *DC-3*. Il se trouvait à 3 300 mètres et avançait à environ 280 km/h en direction de Santa Monica. L'opérateur allait crier à ses camarades de couper le courant lorsqu'il remarqua quelque chose d'étrange : il existait un grand intervalle entre le dernier point brillant sur l'écran et les précédents tous régulièrement écartés. Il appela les autres parce qu'un *DC-3* ne peut tripler sa vitesse. Ils virent alors l'objet effectuer une giration et commencer à prendre de l'altitude au-dessus de Los Angelec. Ils prirent un, deux, trois, ... dix points pendant cette montée puis l'un deux saisit une règle à calculs. L'objet s'élevait de 10 500 mètres à la minute tout en avançant à environ 850 km/h. Puis il se redressa pendant quelques secondes, effectua un piqué très incliné, et s'arrêta au voisinage de

16 000 mètres. Quand ils le perdirent de vue, il se trouvait près de Riverside et s'éloignait vers le sud-est.

Alors que l'U.F.O. passait à une quinzaine de kilomètres du radar, me dit mon interlocuteur, deux opérateurs étaient sortis pour essayer de l'apercevoir. Ils n'avaient rien vu mais, m'expliqua-t-il, les avions à réaction suivis par eux, à haute altitude, ne laissaient pas non plus, de traînée de vapeurs.

Ma première question fut pour m'informer si le radar ne présentait pas quelque défaut de fonctionnement. Ils l'avaient vérifié après l'observation, me répondit-il, tout était normal. J'allais lui demander s'il ne s'agissait pas d'un avion expérimental de la base d'Edwards, mais il me prévint en disant qu'ils avaient téléphoné à cette base pour s'informer. Elle n'avait pas d'appareil en l'air.

N'était-ce pas une aberration météorologique? L'observation n'en avait nullement l'aspect, répondit-il, mais un homme de son équipe était un spécialiste dans ce domaine. Il avait procédé à des vérifications sans découvrir la moindre raison de penser à une couche d'inversion ou à tout autre phénomène analogue.

Avant de raccrocher, je posai une ultime question : que pensaient-ils, ses hommes et lui, de la nature de l'objet? Je reçus la réponse habituelle :

— Hier, n'importe lequel d'entre nous aurait juré que toutes les histoires de soucoupes volantes n'étaient qu'un tas d'idioties, mais, vous pourrez dire tout ce que vous voudrez, ce que nous avons vu était sacrément bien réel!

Je me rendis à notre machine électronique pour avoir les fiches correspondant aux « Montées très rapides ». Il y en avait bien une centaine, mais c'était la première fois qu'un radar suivait un U.F.O. pendant sa montée en chandelle.

Dans la première semaine de juin, *Project Blue Book* fit un nouveau bond dans l'échelle hiérarchique. Nous cessâmes d'être un groupe pour devenir une section. Or, une section doit être dirigée par un lieutenant-colonel, et je n'étais que capitaine. Il fut un instant question de prendre le lieutenant-colonel Ray Taylor, déjà très au courant des U.F.O., mais, finalement, mon chef direct décida que, capitaine ou pas, je resterais à la tête de *Project Blue Book*.

Si l'Aviation prenait alors le problème au sérieux, cela venait, en partie, de ce que bon nombre d'observations étaient faites en Corée. Nos pilotes de chasse signalèrent des sphères ou des disques argentés, et les radars du Japon, d'Okinawa et de Corée, avaient repéré plusieurs objectifs restés inconnus.

La carte sur laquelle nous marquions les observations semblait indiquer une tendance de celles-ci à se concentrer sur la côte orientale. Nous en discûtames, ne trouvâmes aucune explication, et décidâmes d'apporter une attention spéciale aux rapports venant de cette région.

J'avais bien cette situation dans la tête le dimanche soir, le 15 juin pour être précis, lorsque l'officier de garde à l'A.T.I.C. m'appela chez moi pour m'annoncer que nous recevions une quantité de rapports provenant de la Virginie. Aucun d'eux n'était excellent, mais l'ensemble ne laissait pas d'être impressionnant. Il me demanda de le rejoindre. Nous dressâmes un tableau chronologique et, en effet, fûmes impressionnés :

A 15 h 40, une femme d'Unionville avait signalé « un objet très brillant » à haute altitude.

A 16 h. 20, les opérations de la station radio de contrôle du trafic aérien, à Gordonsville, virent « un objet rond et brillant », au sud-est de leur station, soit directement au sud d'Unionville.

A 16 h 25, l'équipage d'un avion de transport, volant au nord-ouest de Richemond, annonça « une sphère argentée à onze heures ».

A 16 h 43, le pilote d'un avion à réaction de la Marine essaya d'intercepter « une sphère brillante », au sud de Gordonsville.

A 17 h 43, un *T-33* de l'Armée essaya pareillement d'intercepter « une sphère brillante » au sud de Gordonsville. Il monta jusqu'à 10 500 mètres mais l'U.F.O. demeura au-dessus de lui.

A 19 h 35, plusieurs habitants de Blackstone, à environ 120 kilomètres au sud de Gordonsville, virent « un objet rond, brillant, avec une lueur dorée », qui se déplaçait du nord au sud. A ce moment, les speakers des stations de radio de la Virginie centrale, annonçaient la progression de l'U.F.O.

A 19 h 59, les opérateurs d'une station de contrôle aérien, à Blackstone, aperçurent l'objet.

A 20 h, des avions à réaction arrivèrent de Langley pour essayer de l'intercepter, mais à 20 h 05, il avait disparu.

C'était là un rapport excellent parce que, pour la première fois, nous possédions une série d'observations sur le même objet car, de toute évidence, c'était le même. Il ne se déplaçait pas très vite puisqu'il avait parcouru seulement 140 kilomètres en quatre heures et vingt-cinq minutes.

J'allais rentrer chez moi quand ma femme me téléphona. Le représentant local de l'Associated Press m'avait appelé, elle pensait que c'était au sujet de ces observations. Elle s'était bornée à répondre que j'étais sorti, pour qu'on ne me dérangeât pas. Je décidai de poursuivre mon étude pour être en mesure de fournir une réponse à la presse, car un tel événement risquait de soulever une assez vive émotion.

Il ne s'agissait évidemment pas d'une planète, parce que l'objet se déplaçait du nord au sud, ni d'un avion,

car il était trop lent. J'appelai le centre de Lowry où l'on suivait l'itinéraire de tous les grands ballons-sondes. On n'en avait lancé que dans l'ouest des Etats-Unis et tous avaient été retrouvés.

Ce pouvait être un petit ballon de sondage météorologique. La carte des vents montrait que ceux-ci soufflaient dans des directions diverses au-dessus de 10 000 mètres, altitude au-dessus de laquelle se trouvait l'U.F.O., d'après l'observation du *T-33*, on ne pouvait donc préciser d'où il serait venu. Je téléphonai à toutes les stations météorologiques de la région et à d'autres encore plus loin. Toutes connaissaient l'itinéraire de leurs ballons, aucun n'avait approché du centre de la Virginie.

Bien que ces ballons n'aillent jamais très loin, j'appelai Norfolk, Charleston, en Virginie occidentale, Altoona, en Pennsylvanie, et d'autres encore, dans un rayon de 250 kilomètres autour de Gordonsville et de Blackstone. Rien.

Je poursuivis ces enquêtes. A Pittsburgh, j'obtins une indication. Leur radiosonde était montée jusque vers 18 000 mètres et avait dû avoir une fuite, car elle s'était arrêtée à cette altitude. Normalement, les ballons montent jusqu'à 25 000 ou 30 000 mètres et éclatent. Les observateurs avaient perdu le contact de celui-là, alors qu'il se trouvait à une centaine de kilomètres au sud de leur station. Les vents étant constants à 18 000 mètres, il était facile de tracer l'itinéraire ultérieur. L'homme de service offrit de le calculer pour moi. Il était alors 2 heures du matin.

La réponse arriva une vingtaine de minutes plus tard. Il devait s'agir de ce ballon. Au-dessus de 15 000 mètres, le vent portait au sud-est et se fondait dans un courant plus général, se dirigeant vers le sud, parallèlement à la côte de l'Atlantique, juste à l'est des Monts Appalaches. D'après son calcul, le ballon

devait parvenir dans la région Gordonsville-Blackstone à la fin de l'après-midi ou au début de la soirée. Ce temps concordait bien. Je tenais donc l'explication : « Probablement un ballon ».

A 8 heures du matin, Al Chop téléphona du Pentagone pour m'annoncer qu'on l'assiégeait dans son bureau, au sujet de ces observations de Virginie.

Les rapports continuèrent à arriver. A Walnut Lake, dans le Michigan, un groupe de gens observèrent, à la jumelle, une « lumière blanche et douce » qui circula dans le ciel occidental pendant près d'une heure. Un U.F.O. « suivit » un *B-25* pendant trente minutes, en Californie. Les deux événements se passèrent le 18 juin, et nous ne leur trouvâmes aucune explication.

Le 19, le radar de la base de Goose, à Terre-Neuve, repéra d'étranges objets. Ils traversèrent l'écran, s'élargirent puis rapetissèrent de nouveau. Il devait s'agir, dit le rapport, d'un disque qui s'était incliné en tournant, offrant ainsi une plus grande surface réfléchissante. Les spécialistes de l'A.T.I.C. y virent une aberration météorologique.

Goose était réputée pour ses rapports extraordinaires. Précédemment, quelqu'un y avait photographié, en couleurs, un « nuage fendu ». Le photographe avait vu une grosse boule de feu traverser une couche de stratus très élevés, en y découpant une fente très nette. Météore, disait l'explication. Mais le rapport demeure l'un des plus intéressants des archives, à cause de la photographie.

Au début de 1952, une autre observation importante vint de cette région.

Le pilote d'un *C-54* de transport signala à Goose qu'une boule de feu était passée près de son appareil à 22 h 42. Elle venait de l'arrière et on ne l'avait aperçue que lorsqu'elle arriva au bout de l'aile gauche. Elle était alors si grosse que, disait le pilote, on l'aurait crue

à quelques dizaines de mètres. Le *C-54* se trouvait à 300 kilomètres au sud-ouest de Goose, venant de Westover, dans le Massachusetts. L'officier de service à la base était un pilote. En entendant ce message, il sortit, prit son chauffeur, et tous deux regardèrent l'horizon méridional. Très vite ils aperçurent une lumière qui arrivait du sud-ouest. Une seconde plus tard, elle approchait de l'aérodrome, étant alors « grande comme une balle de golf tenue à bout de bras », et ressemblait en effet à une boule de feu. Elle passa si bas que les deux hommes plongèrent sous la voiture, s'attendant à la voir s'écraser sur le terrain, auprès d'eux. Quand ils se relevèrent, ils virent la boule décrire une giration de 90° au-dessus de l'aérodrome et disparaître vers le nord-ouest. Il était alors 22 h 47.

Les opérateurs de la tour de contrôle la virent également mais ils ne la jugèrent pas aussi basse. Ils observèrent la giration de 90° et déclarèrent qu'il ne pouvait s'agir d'un météore, car ils en avaient vu des centaines et aucun ne ressemblait à ce phénomène.

Les rapports continuèrent à affluer. Nous en recevions une dizaine par jour, une trentaine en comptant les lettres. Le pourcentage de ceux qui ne pouvaient recevoir d'explication se maintint aux environs de 22 %.

A la mi-juin, je me rendis à Washington pour faire une de mes conférences. D'habitude, elles avaient lieu devant le général Garland et un autre général du bureau des recherches, qui en rendait compte au général Samford, directeur du Service de renseignements. Cette fois, celui-ci y assista, ainsi que certains membres de son état-major, deux capitaines de vaisseau du Service de renseignements de la Marine, et d'autres gens que je ne peux nommer.

A mon arrivée, le major Fournet me dit qu'on se proposait de découvrir si l'accroissement presque alarmant du nombre des rapports avait quelque signification. La conférence commença à 9 h 15; à l'amphithéâtre « B » du Pentagone.

J'exposai notre activité au cours du mois écoulé, décrivis les observations « inconnues » les plus intéressantes, et soulignai l'augmentation incroyable du nombre des rapports, en faisant observer qu'il ne fallait pas attribuer le fait à l'action de la presse, car celle-ci était alors, en majorité, hostile aux « soucoupes volantes ». Si les rapports devenaient plus nombreux et plus détaillés, nous n'avions pas la preuve qu'il s'agissait de réalités. En faisant certaines hypothèses, nous pouvions démontrer que les observations provenaient d'une déformation d'objets connus.

Arrivé à ce point, un des colonels de l'état-major du général Samford m'interrompit.

— N'est-il pas exact, me demanda-t-il, qu'en faisant d'autres hypothèses du même genre, vous pourriez facilement démontrer qu'il s'agit de véhicules interplanétaires? Alors, pourquoi choisissez-vous celles qui tendent à prouver le contraire?

Personne n'ayant soufflé mot, il reprit la parole, prenant comme exemple l'observation de Goose, où la boule de feu avait frôlé le *C-54* et envoyé l'officier et son chauffeur sous leur voiture. Nous avions donné la mention « Inconnu » à ce rapport, mais ne l'acceptions pas comme preuve. Il désirait savoir pourquoi.

Nous pensions, répondis-je, qu'il pouvait s'agir de deux météores, l'un qu'avait vu le *C-54*, l'autre qui avait traversé l'aérodrome de Goose. Evidemment, un météore ne vient pas à quelques mètres d'un avion et n'effectue pas une giration de 90°, mais ce pouvait être des illusions optiques. L'équipage du *C-54*, l'officier, son chauffeur et les opérateurs de la tour ne voyaient ordinairement que des « étoiles filantes », ils s'étaient

laissé surprendre par le caractère inhabituel du phénomène.

— Pouvez-vous nous dire quelle est la probabilité de voir deux météores extrêmement spectaculaires se produire dans la même région et se déplacer dans la même direction, à cinq minutes seulement d'intervalle?

— Je ne connais pas la probabilité mathématique, mais j'admets qu'elle est plutôt faible.

— Par quel genre d'illusion optique un météore peut-il sembler tourner de 90° ?

J'avais posé la même question à notre astronome du *Project Bear* et il n'avait pu me le dire.

— Je ne sais pas, répondis-je donc au colonel, avec l'impression de me trouver à la barre des témoins, devant un tribunal.

— Pourquoi ne pas faire des suppositions plus faciles à admettre? continua-t-il. Pourquoi ne pas supposer que l'équipage du *C-54*, l'officier, son chauffeur, les opérateurs de la tour savaient ce dont ils parlaient? Peut-être ont-ils vus des météores spectaculaires au cours de leurs très très nombreuses nuits de vol ou de service. Peut-être la boule de feu a-t-elle bien effectué une giration de 90°. Peut-être s'agissait-il d'un appareil, manœuvré par des êtres intelligents, qui a traversé le golfe du Saint-Laurent et la province de Québec à 3 600 km/h. Pourquoi ne pas croire tout simplement que la plupart des gens parlent à bon escient?

Cette dernière remarque déclencha une discussion très animée. Le colonel avait raison dans un certain sens : notre attitude était celle d'une réserve prudente, mais n'était-ce justement pas celle que nous devions adopter? Dans toute recherche scientifique il ne faut rien admettre avant de posséder une preuve positive, et je ne pensais pas que nous l'eussions.

Aussi en résulta-t-il une invitation à développer nos moyens pour obtenir cette preuve. Nos espoirs de recevoir plusieurs observations du même phénomène, pour être en mesure d'effectuer des calculs de triangulation, ne s'étaient pas réalisés malgré la publicité donnée par nous à cette idée. Le citoyen moyen ne regardait le ciel que s'il voyait un éclair ou entendait un son et, même dans ce cas, ne nous le signalait pas toujours. J'estimais que nous recevions seulement 10 % des observations faites sur l'étendue des Etats-Unis.

Le lendemain, le colonel Don Bower et moi partîmes pour la côte occidentale afin de consulter certaines gens. Nous en ramenâmes l'idée d'employer une caméra à très grande distance focale, munie d'un réseau diffractif. Nous en placerions aux endroits où les U.F.O. se manifestaient le plus fréquemment pour obtenir des photographies dont nous espérions beaucoup. Le réseau aurait le même caractère qu'un prisme, il décomposerait la lumière en ses éléments, nous pourrions alors déterminer s'il s'agissait d'un météore, d'un avion, d'un ballon éclairé, etc..., ou d'un objet échappant complètement à nos connaissances. Une section de l'A.T.I.C. entreprit de réaliser ce projet au plus vite.

Mais les U.F.O. ne nous attendirent pas. La confusion s'accrût de jour en jour. A la fin de juin, il devint manifeste que les meilleurs rapports arrivaient de l'est des Etats-Unis. Presque chaque nuit, pendant une semaine, des chasseurs à réaction tentèrent des interceptions au Massachusetts, au New Jersey et au Maryland. En trois occasions, des *F-94* équipés de radar repérèrent des objectifs aériens qui leur échappèrent par des manœuvres en apparence très violentes. A cette même époque, les journaux cessèrent presque complètement de parler des soucoupes volantes, à cause de l'ouverture de la campagne électorale. Cependant, le 1er juillet, il y eut une soudaine floraison de bons rapports.

Ce matin-là, vers 7 h 25, deux *F-94* décollèrent pour chasser un U.F.O. qu'un veilleur du Corps des obser-

vateurs signalait au-dessus de Boston, se déplaçant vers le sud-ouest. Aucun radar ne le repéra et les pilotes ne découvrirent rien. Nous eussions éliminé ce rapport si nous n'en avions reçu d'autres de la même région.

A 7 h 30, un homme et sa femme, habitant Lynn, à 15 kilomètres au nord-est de Boston, aperçurent les traînées de vapeurs des deux *F-94*. Explorant le ciel pour essayer de découvrir ce que ceux-ci chassaient, ils aperçurent, à l'ouest, un objet argenté et brillant « en forme de cigare, à peu près six fois plus long que large » qui passait au-dessus de Boston, paraissant avancer juste un peu plus vite que les deux avions. Presque aussitôt, ils distinguèrent un second objet identique, à quelque distance derrière le premier. Les U.F.O. ne laissent pas de traînées vaporeuses, ce qui ne signifiait rien, comme le signala l'homme dans son rapport, car les objets semblaient se trouver à une altitude très élevée. Ils virent que les *F-94* demeuraient fort en-dessous.

A la même heure, un capitaine aviateur quittait son domicile de Bedford, à 24 kilomètres au nord-ouest de Boston et juste à l'ouest de Lynn, lorsqu'il aperçut les deux chasseurs. Lui aussi essaya de découvrir ce qu'ils poursuivaient et distingua alors, à l'est, un « objet argenté en forme de cigare », se déplaçant vers le sud. Sa description était presque identique à celle donnée par le couple de Bedford, mais il ne vit qu'un U.F.O.

Le cas paraissait idéal pour effectuer des calculs de triangulation et je voulus envoyer quelqu'un à Boston, sans délai. Malheureusement nous étions submergés par l'avalanche de rapports et je ne pus libérer personne.

Fort Monmouth refit alors son entrée dans l'histoire des soucoupes volantes. Ce matin-là, à 9 h 30, douze élèves opérateurs de radar et trois instructeurs suivaient neuf avions à réaction sur un appareil modèle

SCR-584, lorsque deux U.F.O. se manifestèrent sur l'écran. Ils arrivèrent du nord-est, à une vitesse beaucoup plus faible que celle des avions, planèrent près de Fort Monmouth pendant environ cinq minutes, à 15 000 mètres d'altitude, puis « prenant brusquement une vitesse terrifiante » s'éloignèrent vers le sud-ouest.

Dès le début, quelques élèves et un instructeur sortirent pour essayer d'apercevoir les objets. Ils distinguèrent deux objets minuscules dans la direction indiquée par le radar, les observèrent pendant plusieurs minutes, puis les virent s'écarter avec une très grande vitesse vers le sud-ouest, au moment même ou l'appareil enregistrait le même mouvement.

Nous portâmes les indications sur une carte et, sans effort d'imagination, constatâmes que deux « choses » étaient passées au-dessus de Boston, avaient traversé Long Island, plané pendant quelques minutes au-dessus des laboratoires secrets de l'Armée, à Fort Monmouth, puis étaient repartis en direction de Washington. Nous pensâmes qu'un rapport devait nous arriver de cette ville. Il vint effectivement.

Un professeur de physique à l'Université George Washington signala un objet « sombre, gris, fumé » qui plana pendant environ huit minutes au nord-nord-ouest de la capitale. Il se déplaçait à tout instant sur un arc d'une quinzaine de degrés, mais revenait toujours à sa position initiale. Pour mieux apprécier ses dimensions le professeur prit une pièce de 25 cents et la tendit à bout de bras. Le diamètre de l'U.F.O. était sensiblement la moité de celui de la pièce. Au début, il se trouvait à 30 ou 40° au-dessus de l'horizon mais il ne cessa de tomber au cours des huit minutes et fut finalement masqué par les maisons de Washington.

Ce rapport présentait un intérêt tout particulier. Le professeur disait que son attention avait été attirée parce qu'il avait vu, dans la rue, des gens, dont il esti-

mait le nombre à plus de 500, regarder et montrer le ciel. Pourtant nous ne reçûmes aucun autre rapport, ce qui confirmait notre théorie selon laquelle les gens hésitaient à signaler leurs observations à l'Aviation. Ils en parlaient aux journalistes, cependant, car nous lûmes un compte-rendu dans les quotidiens de Washington, déclarant que des centaines de coups de téléphone avaient annoncé l'U.F.O.

Le général Samford et, naturellement, ses supérieurs, étaient seuls habilités à nous donner des directives et à prendre officiellement position sur la situation. Cependant, les divergences qui s'étaient manifestées lors de ma conférence à Washington, ne cessaient de s'élargir parmi les autorités. Un groupe jugeait cette situation extrêmement sérieuse et estimait que nous disposions désormais de faits établis suffisants pour permettre de déclarer, par un communiqué officiel, que les U.F.O. constituaient bien une réalité et, pour tout dire, n'appartenaient pas à cette terre. Ce groupe aurait voulu nous voir abandonner l'attitude consistant à essayer de déterminer si les observateurs n'avaient pas aperçu quelque objet ou phénomène parfaitement terrestre, pour consacrer nos efforts à découvrir la véritable nature des U.F.O. Parallèlement, il désirait que le secret le plus absolu fût gardé jusqu'au moment où nous tiendrions la solution, et qu'on enrôlât les savants les plus éminents pour trouver celle-ci. L'enthousiasme est contagieux, a-t-on dit, et, en effet, l'enthousiasme de ce groupe gagna de nombreuses personnes au Pentagone, à la Défense aérienne, au Bureau des recherches, et dans plusieurs autres organismes gouvernementaux. Mais le général Samford, seul qualifié pour donner des ordres, nous prescrivit de continuer à opérer comme par le passé.

Après le 1er juillet nous connûmes un peu de répit. Pendant les cinq premiers jours du mois, les bons rapports n'arrivèrent qu'à la cadence quotidienne de deux ou trois.

Le 5, les journaux publièrent les déclarations d'un équipage d'avion civil qui avait vu une soucoupe volante au-dessus de l'établissement ultra-secret d'Hanford, dans l'Etat de Washington. Il s'agissait d'un grand ballon-sonde. Le 12, un grand météore traversa l'Indiana, l'Illinois méridional et le Missouri, ce qui nous valut une trentaine de rapports. Mais, 42 minutes plus tard, on fit à Chicago, une autre observation beaucoup moins facile à expliquer.

D'après les bulletins météorologiques, la nuit du 12 juillet fut très chaude à Chicago. A 21 h 42, il y avait, sur la plage de Montrose, au moins 400 personnes venues pour chercher un peu de fraîcheur. Beaucoup, étendues sur le sable, regardaient vers le ciel, aussi virent-elles l'U.F.O. arriver de l'ouest-nord-ouest, effectuer un demi-tour de 180° au-dessus de leur tête, et disparaître à l'horizon. Il s'agissait, d'après la grande majorité des déclarations, d'« une grande lumière rouge, avec de petits points blancs sur le côté ». Certains dirent qu'elle était devenue jaune après le demi-tour. Elle resta en vue pendant environ cinq minutes et, durant ce temps, personne n'entendit le moindre bruit.

Une de ces personnes était un capitaine aviateur, météorologue de l'aéroport international d'O'Hare. Il téléphona aussitôt à cet aérodrome. On y vérifia que le radar n'avait signalé aucun avion au-dessus de Montrose Beach depuis plusieurs heures. De même il ne s'agissait pas d'un ballon. J'envoyai un enquêteur à Chicago mais il ne rapporta rien que nous ne connaissions déjà.

Le lendemain, Dayton eut aussi sa manifestation. Plusieurs gens virent un objet « en forme de larme » planer au-dessus de la ville pendant plusieurs minutes, aux environs de minuit. Un souvenir personnel s'attache

à cette observation. Deux ans plus tard, de passage à l'A.T.I.C., je vis un de mes amis, conseiller technique près de cet organisme. La conversation tomba naturellement sur les U.F.O. Il me raconta alors que sa femme et lui avaient vu celui-là mais qu'ils n'en avaient parlé à personne, et m'avoua qu'il n'avait absolument aucune idée sur sa nature. Il me fit alors la déclaration si souvent entendue mais qui me frappa, car il avait été, jusque-là, un adversaire déclaré des soucoupes volantes :

— A partir de ce moment, je n'ai plus pensé, que tous vos observateurs étaient des imbéciles.

Cette observation de Dayton causa une certaine sensation parce que le quotidien local *Journal*, interviewa à son sujet le colonel Richard H. Magee, directeur de la défense civile de la région. Celui-ci répondit :

— Il y a des choses qui volent dans notre ciel, et nous voudrions bien savoir ce que c'est.

Les autres journaux rapportèrent cette interview mais en l'attribuant à un « colonel de Dayton », sans spécifier sa véritable qualité. Or, pour la plupart des gens, Dayton c'était la base de Wright-Patterson et, plus précisément, l'A.T.I.C. Aussi la réaction fut-elle vive, dans les deux sens, au Pentagone.

Le calme du début de juillet fut celui qui précède la tempête. Au milieu du mois, nous recevions une vingtaine de rapports par jour, plus des coups de téléphone frénétiques, venant de tous les officiers de renseignements, sur toute l'étendue du territoire. Des messages arrivaient aussi de nos attachés de l'Air à l'étranger. Dans cette sorte de course, l'Angleterre et la France tenaient la tête, avec les pays de l'Amérique du Sud comme bons troisièmes.

La proportion des rapports qui ne pouvaient recevoir d'explication, s'élevait à 40 %. A cette époque, des

rumeurs persistantes prétendirent que l'Aviation s'attendait à une invasion de la part des soucoupes volantes. Si les auteurs de ces rumeurs s'étaient trouvés à l'A.T.I.C., à la mi-juillet, ils eussent pensé que cette invasion était déjà commencée, et que le point d'attache principal était la base de Patrick, terrain d'essais des engins téléguidés de l'Aviation, sur la côte orientale de la Floride.

Dans la nuit du 18 juillet, à 22 h 45, deux officiers se trouvaient devant le bâtiment de la direction de cette base, lorsqu'ils remarquèrent une lumière, à environ 45° au-dessus de l'horizon et à l'ouest. Elle avait une couleur ambrée et était « un peu plus brillante qu'une étoile ». Tous les deux avaient entendu raconter des histoires de soucoupes volantes et ils pensèrent qu'ils s'agissait d'un ballon. Par amusement, ils appelèrent les gens, à l'intérieur du bâtiment, en leur disant de « venir voir la soucoupe volante ». Quelques-uns prirent la lumière au sérieux, soulevant l'hilarité des autres. La discussion s'anima. Des paris furent engagés. Pendant ce temps, la lumière dérivait au-dessus de la base, s'arrêtait pendant une minute, se retournait et se dirigeait vers le nord. Pour trancher la question, un des officiers se rendit au service météorologique. Oui, il y avait bien un ballon en l'air, lui répondit-on, et on le suivait au radar. Le météorologue donna alors un coup de téléphone pour savoir où il se trouvait à ce moment. On lui dit que le ballon avait été suivi jusque dans l'ouest de la base et que la lumière s'était éteinte une dizaine de minutes auparavant. L'officier ressortit et constata que la lumière aperçue précédemment se trouvait alors au nord de la base et brillait toujours. Pour ajouter à la confusion, une seconde, également ambrée, avait fait son apparition à l'ouest, à une vingtaine de degrés plus bas que la position initiale, et se déplaçait également vers le nord, mais à une vitesse beaucoup plus grande.

Quelques secondes plus tard, la première lumière s'arrêta et revint vers le sud, au-dessus de la base.

Pendant que le groupe observait ces deux lumières, les gens de la météorologie vinrent annoncer que le ballon continuait à dériver vers l'ouest. Ils arrivèrent à temps pour voir une troisième lumière traverser le ciel, presque à la verticale, d'ouest en est. Une nouvelle vérification montra que le ballon-sonde se trouvait toujours dans l'ouest et assez loin de la base.

Dans le quart d'heure qui suivit, deux autres lumières ambrées surgirent de l'ouest, passèrent au-dessus du terrain, firent un demi-tour de 180° au-dessus de l'océan, et revinrent vers les observateurs.

Entre-temps on avait mis un radar en fonction mais il ne découvrit rien, ce qui éliminait la possibilité d'avoir affaire à des avions. Il ne s'agissait pas non plus d'autres ballons égarés car, à toutes les altitudes, le vent portait à l'ouest. Manifestement ce n'étaient pas, non plus, des météores, pas plus que des reflets de projecteurs sur une couche de brume, car il n'y avait ni projecteurs allumés, ni couche de brume. Dès lors, il ne restait plus que deux hypothèses : un phénomène naturel inconnu, si l'on prenait l'approche négative, ou bien des astronefs, si l'on adoptait l'approche positive.

CHAPITRE XII

LES « CHEVAUX DE BOIS » DE WASHINGTON

Lorsque les radars de l'aéroport national et de la base aérienne d'Andrews détectèrent, la nuit suivante, des U.F.O. au voisinage de la capitale fédérale, la nouvelle chassa des manchettes de journaux les informations relatives à la Convention nationale des démocrates. Il créa une telle sensation que des demandes d'information me parvinrent du cabinet du Président des Etats-Unis et des journaux de Londres, d'Ottawa et de Mexico. Il se produisit presque une émeute dans le hall du Roger Smit Hôtel, à Washington, lorsque je refusai de dire aux journalistes américains ce que je pensais de ces observations.

Ce fut non seulement l'affaire qui reçut la plus vaste publicité mais aussi celle qui, de toutes nos archives, demeure la plus embrouillée. Bien que l'Aviation déclarât qu'elle l'avait éclaircie, que le Département de l'aviation civile publiât un rapport détaillé, et que de très nombreux articles de magazine lui aient été consacrés, l'histoire n'a jamais été complètement racontée.

Les partisans de chaque théorie ont systématiquement négligé les arguments contraires à celle-ci.

L'affaire commença dans la nuit du 19 juillet, à 23 h 40, lorsque deux radars de l'aéroport national repérèrent huit objectifs non identifiés à l'est et au sud de la base d'Andrews. Ce n'étaient pas des avions, car ils avancèrent à 160 ou 200 km/h avant de prendre subitement « une vitesse fantastique » et quitter la région. Au cours de la nuit, les équipages de plusieurs appareils civils virent des lumières mystérieuses aux endroits indiqués par les radars. Les opérateurs de la tour de contrôle les aperçurent également, et firent appel aux chasseurs à réaction, mais personne ne se soucia de signaler ces observations à l'Aviation.

Aussi, lorsque les journalistes, dont les quotidiens signalaient, en grosse manchette : « DES INTERCEPTEURS CHASSENT DES SOUCOUPES VOLANTES AU-DESSUS DE WASHINGTON », vinrent se renseigner auprès de celle-ci, s'entendirent-ils répondre qu'on ignorait complètement les faits. Une manchette s'ajouta aux éditions ultérieures : « L'AVIATION REFUSE DE PARLER. »

J'appris moi-même la chose vers 10 heures du matin, le lundi, en débarquant de l'avion qui m'amenait de Dayton avec le colonel Donald Bower, et en achetant un journal dans le hall de l'aéroport national. Je téléphonai aussitôt au Pentagone, le major Fournet me répondit qu'il ne savait rien de plus que ce que disait la presse, qu'en revanche l'officier de renseignements de Bolling procédait à une enquête et que nous aurions les premiers résultats vers midi.

Fournet me rappela à 13 heures pour m'annoncer que l'officier de renseignements de Bolling se trouvait dans son bureau. Je m'y rendis, avec le colonel Bower.

L'officier nous précisa d'abord la position des radars. L'aéroport national, situé à environ cinq kilomètres au

sud du cœur de la ville, en possède deux. L'un, d'une portée de 160 kilomètres, sert au contrôle de la navigation aérienne, et est baptisé radar A.R.T.C. (Air Route Trafic Control). La tour de contrôle dispose d'un autre appareil, de portée plus réduite, pour la surveillance du trafic au voisinage immédiat de l'aéroport. La base de Bolling se trouve juste à l'est de celui-ci, de l'autre côté du Potomac. Andrews est à 16 kilomètres plus à l'est, presque en ligne droite avec l'aéroport national et Bolling. Cette base possède aussi un radar à petite portée. Les trois aérodromes sont reliés par radiotéléphone.

Puis l'officier raconta les événements. Lorsque la nouvelle équipe vint prendre le service au radar A.R.T.C., le trafic aérien était extrêmement réduit. Un seul homme resta donc devant l'écran. Le contrôleur principal et les six autres membres de l'équipe se trouvaient hors de la pièce, à 23 h 40, quand l'opérateur vit un groupe de sept objectifs paraître sur l'écran. Il constata qu'ils se situaient à l'est et un peu au sud d'Andrews. Leur aspect général était celui d'une formation d'avions lents, mais on n'en attendait aucune. Les objectifs avançaient à 160 ou 200 km/h lorsque, brusquement, deux augmentèrent de vitesse et sortirent de l'écran. L'opérateur comprit qu'il ne s'agissait pas d'avions et appela le contrôleur principal. Celui-ci regarda l'écran, et appela à son tour deux de ses camarades. Tous furent d'accord pour déclarer qu'il ne s'agissait effectivement pas d'avions. Peut-être le radar manifestait-il quelque défaut de fonctionnement. On convoqua le technicien. Tout était en ordre.

Le contrôleur principal téléphona à la tour de l'aéroport national. Elle répondit qu'elle avait aussi des objectifs non identifiés sur son écran. Andrews fit la même réponse, et tous les deux signalèrent aussi une faible vitesse suivie par une accélération brutale, qui,

age 100 sur 153

dans un cas, fut mesurée à 10 500 km/h. A ce moment, les objets étaient entrés dans les zones interdites au-dessus de la Maison Blanche et du Capitole.

A plusieurs reprises, au cours de la nuit, ces objets passèrent près d'avions commerciaux. Les pilotes de deux de ceux-ci virent des lumières qu'ils ne purent identifier, aux endroits même indiqués par les radars. Le premier fut celui d'un appareil des Capital Airlines qui décolla de l'aéroport national un peu après minuit. Le contrôleur lui dit de faire attention à ce qu'il pourrait apercevoir dans le ciel. Il venait de prendre sa route et l'A.R.T.C. avait toujours son contact, quand il s'écria :

— Voilà une lumière!... Sur la droite!... Elle s'en va!

Le contrôleur surveillait l'écran, il vit, en effet, qu'un objectif, se trouvant près de l'avion, venait de s'effacer. Au cours du quart d'heure suivant, ce pilote signala six autres lumières identiques.

Environ deux heures plus tard, un pilote qui approchait de l'aéroport national par le sud, appela la tour pour annoncer qu'une lumière le suivait « à 8 heures ». La tour consulta son écran et découvrit un objectif derrière et à gauche de l'appareil. L'U.F.O. demeura dans la même position jusqu'à ce que celui-ci se trouvât à six kilomètres de la piste. Le pilote signala alors que la lumière s'éloignait et les deux radars le constatèrent également.

En une occasion, au cours de la nuit, trois radars, les deux de Washington et celui d'Andrews, repérèrent un objet à cinq kilomètres au nord du phare aérien de Riverdale, lui-même situé au nord de Washington. Les opérateurs le virent pendant trente secondes, se l'annoncèrent par radiotéléphone, puis il disparut brusquement des trois écrans.

Mais le fait capital se produisit au petit matin. Le contrôleur du trafic appela la tour d'Andrews pour dire

que le radar A.R.T.C. repérait un objectif au sud d'elle, à la verticale de la station radio. Les opérateurs regardèrent au dehors et aperçurent « une grosse sphère, couleur orange vif », planant dans le ciel, au-dessus de cette station.

Dès les premières constatations, c'est-à-dire quand le technicien eut vérifié le fonctionnement du radar, le contrôleur alerta les intercepteurs militaires. Il dut répéter son appel à plusieurs reprises, finalement un *F-94* arriva mais ne découvrit plus rien.

Ainsi se termina la première phase des observations de Washington. L'officier de renseignements de Bolling déclara qu'il allait rédiger le rapport et l'envoyer à l'A.T.I.C.

Dans l'après-midi, l'agitation fut grande au Pentagone. Au premier étage, Al Chop faisait de son mieux pour contenir le raz de marée journalistique et, au quatrième, des officiers de renseignements tenaient des conciliabules très sérieux. Ils parlèrent d'aberrations météorologiques mais s'accordèrent pour déclarer que les bons radaristes savaient parfaitement reconnaître celles-ci et que ceux de l'aéroport national ne sortaient pas de l'école, qu'ils étaient, au contraire, parmi les plus expérimentés qu'on pût trouver. Or, avaient-ils déclaré à l'officier de Bolling, les échos obtenus provenaient bien d'un objet solide, résistant. L'opérateur militaire d'Andrews confirma pleinement leurs dires de même que les deux pilotes qui aperçurent des lumières aux endroits indiqués par les radars.

Venant après les observations, toutes bonnes, de la quinzaine précédente, cette série était bien propre à causer un certain choc.

En outre, il fallait dire quelque chose aux journalistes qui commençaient à menacer de faire appel à quelque membre du Congrès. Or, rien n'effraie plus les militaires que ce genre de menaces. Certains voulaient

leur répondre : « Nous ne savons rien », d'autres préféraient attendre les résultats d'une enquête plus poussée. Je faisais partie de ces derniers, et j'étais partisan de passer toute la nuit, s'il le fallait, pour bien examiner l'affaire sous tous ses aspects. Finalement, vers 16 heures, il fut décidé que notre réponse serait : « Nous n'avons aucun commentaire à faire » et que je resterais à Washington pour poursuivre l'enquête.

Je téléphonai au lieutenant Andy Flues, qui me remplaçait à *Project Blue Book*, pour lui annoncer que je ne rentrerais pas et appris que l'agitation n'était pas moindre à Dayton. Les rapports arrivaient au téléscripteur au rythme de trois ou quatre par heure, et ils étaient aussi bons, sinon meilleurs, que l'incident de Washington.

Je désirais me rendre à l'aéroport national, à Andrews, au Service météorologique, en une dizaine d'autres points. Pour cela il me fallait une voiture. J'en demandai une au Pentagone. On me répondit qu'il y en avait seulement pour les généraux ou les colonels. Impossible de m'adresser aux généraux Samford ou Garland, ils étaient partis. Je m'adressai au bureau de l'Intendance pour savoir si j'obtiendrais le remboursement des frais de taxi. L'employée me répondit que mon ordre de route prévoyait mon retour à Dayton le soir même, qu'on ne pouvait donc rien me payer et que je risquais même de me mettre en absence illégale. Elle refusa d'ailleurs de discuter plus longtemps : il était 17 heures et elle fermait son bureau. Me trouvant ainsi incapable de rien faire, je téléphonai au colonel Bowler pour lui dire que je ne voyais qu'une solution : rentrer à Dayton. Il m'approuva.

Dès mon arrivée j'allais voir le capitaine Roy James, spécialiste des radars. Pour lui, il s'agissait d'aberrations météorologiques mais, me dit-il, il ne pouvait prononcer d'avis définitif avant d'avoir reçu tous les

détails. Quand je rejoignis mon bureau il était arrivé quarante rapports, dont un tiers au moins sans explication apparente.

On avait vu des lumières ambrées au-dessus du terrain d'essai des engins téléguidés de Patrick, en Floride. A Uvalde, au Texas, un objet « important, rond, argenté, et tournant autour de son axe vertical », avait traversé 100 degrés du ciel vespéral en 48 secondes, en passant entre deux amas de cumulus. A Los Alamos et à Holyoke, dans le Massachusetts, des avions à réaction avaient chassé des U.F.O., qui avaient disparu en tournant dans la direction du soleil.

Des *F-94* avaient vainement tenté, au New Jersey et au Massachusetts, d'intercepter, de nuit, des lumières non identifiées, signalées par les veilleurs du Corps d'observation. Chaque fois, les pilotes aperçurent une lumière et leur radar donna un écho, mais le contact ne dura que quelques secondes, la lumière se dérobant par de violentes manœuvres.

La seconde série des observations de Washington commença huit jours après la première, presque à la même heure et, cette fois, les choses se passèrent un peu plus régulièrement.

Je fus averti, vers 22 heures, par un coup de téléphone de Bob Ginna, le spécialiste des U.F.O. au *Life*. Il avait été prévenu par le bureau de Washington de ce magazine et désirait apprendre ce que l'Aviation comptait faire. Je décidai de lui dire la vérité :

— Je n'ai aucune idée de ce que l'Aviation compte faire. Selon toute probabilité, elle ne fait rien.

Quand il eut raccroché, j'appelai l'officier de service aux renseignements, au Pentagone. J'avais raison, il ignorait tout de l'incident. Je lui demandai d'alerter le major Fournet et de le prier de se rendre à l'aéroport national. Fournet y alla avec le lieutenant de vaisseau Holcomb, spécialiste de l'électronique, et y trouva Al

Chop qui les avait précédés. Fournet me téléphona le samedi matin, vers 5 heures, pour me raconter l'histoire.

Le 26 juillet, vers 22 h 30, les mêmes radaristes que la fois précédente repérèrent plusieurs objectifs semblables, se déplaçant à faible vitesse. En cette occasion, les mystérieux objets se trouvaient répartis sur un arc, s'étendant de Herndon, en Virginie, jusqu'à Andrews, autour de Washington. Cette fois-là, il n'y eut pas d'hésitation. Dès que les objectifs parurent sur le grand écran de 60 centimètres, un des contrôleurs plaça une marque en plastique près de chacun des points lumineux. Ceci fait, on téléphona à la tour et au radar d'Andrews. Eux aussi avaient les objetifs inconnus sur leurs écrans.

A 23 h 30, on suivait ainsi quatre ou cinq objets et on appela de nouveau les intercepteurs. Une fois de plus il y eut du retard, mais, à minuit, deux *F-94* de la base de New Castle County avaient décollé et se dirigeaient vers le sud. On se débarrassa de tout le trafic aérien civil et on entreprit de les diriger vers les objectifs.

Ceux-ci disparurent des écrans au moment où les *F-94* arrivèrent dans leur zone. Bien que la visibilité fût excellente, les pilotes ne virent rien. Ils effectuèrent une recherche systématique mais, ne découvrant rien au radar, ils regagnèrent leur base.

Quelques minutes après, les objets inconnus reparaissaient sur les écrans.

Ce que le major Fournet et moi ignorions alors, c'est que peu de temps après que les objectifs eussent disparu des écrans de Washington, des gens, situés aux environs de la base de Langley, près de Newport News, en Virginie, téléphonèrent à la tour de contrôle pour annoncer qu'ils voyaient d'étranges lumières « tournantes et changeant de couleur ». Les opérateurs de la tour les virent également et firent appel à un intercepteur.

Un *F-94* se trouvait en l'air et ils essayèrent de le guider. Le pilote aperçut bien une lumière et se dirigea vers elle, mais elle s'éteignit brusquement « comme lorsqu'on ouvre un interrupteur de lampe ». Le pilote continua la chasse et prit un contact au radar, mais ce contact ne dura que quelques secondes, l'objectif ayant apparemment augmenté de vitesse. Le même fait se reproduisit encore deux fois.

Quelques minutes après, les objectifs reparaissaient sur les écrans de Washington. Le contrôleur alerta de nouveau la Défense aérienne. Deux *F-94* décollèrent. Les objectifs, cette fois, ne disparurent pas à leur arrivée. Les contrôleurs les guidèrent mais dès que les pilotes s'approchaient, les lumières s'écartaient. L'une d'elles, cependant, ne s'écarta pas. Le pilote vit une lumière à l'endroit indiqué par le radar, augmenta de vitesse, fonça vers elle, mais, comme celle de Langley, elle disparut. Pendant ce temps l'opérateur du radar de l'avion essayait sans succès d'obtenir un contact.

Les chasseurs croisèrent durant une vingtaine de minutes mais durent rentrer à leur base, par manque de combustible. Lorsque le soleil se leva, tous les objectifs avaient disparu.

Le dimanche matin, les journalistes interviewèrent le lieutenant William Patterson, vétéran de la guerre de Corée, qui pilotait le *F-94*.

— Je vis plusieurs lumières brillantes, leur déclara-t-il. Je me trouvais à ma vitesse maximum mais ne parvins pas à me rapprocher. Je cessai de chasser en constatant que je n'avais aucune chance de les rattraper. Puis on me dirigea vers d'autres objets. Par la suite, je chassai de nouveau une lumière isolée que j'estimais à une quinzaine de kilomètres. J'en perdis la vue en arrivant à peu près à trois kilomètres.

Quand le major Fournet eut fini son compte rendu, ma première question fut :

— Est-on sûr des échos au radar?... Ne s'agissait-il pas d'aberrations météorologiques?

Je connaissais la compétence du lieutenant de vaisseau Holcomb et je savais que le major possédait lui-même une vaste expérience à ce sujet. Leur avis revêtait donc, pour moi, une grande importance. Tous les opérateurs, me répondit-il, étaient convaincus qu'il s'agissait d'objets solides, métalliques. Les aberrations météorologiques étaient fréquentes dans la région de Washington, les contrôleurs les connaissaient bien et ne leur accordaient pas la moindre attention.

Le lundi, je me rendis à Washington avec le major Ed Gregory, autre officier du service des renseignements. Nous ne pûmes y parvenir qu'à la fin de l'après-midi. J'achetai les journaux du soir. Tous portaient d'énormes manchettes :

DES OBJETS EN FEU ÉCHAPPENT AUX AVIONS A RÉACTION AU-DESSUS DE LA CAPITALE — ENQUÊTE ENVELOPPÉE DE SECRET.

DES CHASSEURS A RÉACTION ALERTÉS CONTRE DES SOUCOUPES VOLANTES — VAINE POURSUITE DANS LE CIEL DE LA CAPITALE.

ARRIVÉE D'UN EXPERT POUR ENQUÊTER SUR DES OBJETS APERÇUS DE NOUVEAU DANS LE CIEL.

Je me souviens d'avoir demandé à mon compagnon qui pouvait bien être cet expert. Je l'appris une demi-heure plus tard! Quand le major Gregory et moi entrâmes dans le hall du Roger Smith Hôtel, les journalistes et photographes bondirent des sièges comme une compagnie de perdrix. Ils désiraient « m'arracher mes secrets », fermement Gregory s'interposa et nous atteignîmes l'ascenseur sans avoir eu à dire que nous nous refusions à tout commentaire.

Le lendemain, la plus grande confusion régna. Au quatrième étage du Pentagone, siège du service de renseignements, on parlait mais on n'agissait pas. Chacun estimait que l'enquête devait être poussée à fond, nul ne faisait quelque chose dans ce sens. Le major Fournet et moi passâmes la matinée à nous préparer à partir « quelque part », à chaque fois, quelque chose de plus pressé nous en empêcha.

Vers 10 heures, le général Landry, aide de camp du Président Truman, téléphona à la demande de celui-ci pour savoir ce qui se passait. Je pris la communication.

— Les radars peuvent avoir été victimes d'une aberration météorologique, répondis-je, mais nous n'en avons aucune preuve.

Pour accroître encore la confusion, d'autres rapports ne cessaient d'arriver. Nous les mîmes de côté parce que nous ne pouvions les étudier sur-le-champ et parce que nous désirions une confirmation des faits, tant un certain nombre de ceux-ci paraissaient difficiles à croire.

Avant les observations de Washington, il avait été extrêmement rare d'apercevoir, à la vue, les objets signalés par les radars. Les experts avaient souligné le fait, en nous disant :

— Si l'on avait vu une lumière ou quelque chose à l'endroit indiqué par le radar, vous auriez alors des raisons pour vous en préoccuper.

Désormais on voyait ces objets, et pas seulement à Washington.

La nuit même où eurent lieu les secondes observations dans la capitale, un radar de Californie repéra un objectif inconnu qu'un *F-94C* essaya d'intercepter. En approchant, le pilote et l'opérateur du radar consta-

tèrent qu'ils fonçaient vers une grosse lumière de couleur jaune orangé. Un véritable jeu de cache-cache commença alors. Le radar terrestre et le radar de bord observèrent que l'U.F.O. s'écartait à une vitesse terrifiante dès que l'avion arrivait presque à portée de tir. Puis, au bout d'une ou deux minutes, il ralentissait et le petit jeu reprenait. Il va sans dire que nous n'avions aucune explication.

Le mardi, 29 juillet, au milieu de la matinée, le général Samford annonça qu'il tiendrait une conférence de presse dans l'après-midi pour parler des U.F.O.

Donald Keyhoe a rapporté cette conférence et les événements qui la précédèrent, dans son livre : *Soucoupes volantes de l'espace interplanétaire.* Avant la réunion, dit-il, le général Samford, assis derrière son bureau en noyer, dans la pièce 3A.I.38 du Pentagone, eut un débat de conscience. Fallait-il dire, au public, la « vérité vraie », à savoir que notre atmosphère fourmillait d'astronefs? Non, une panique pouvait en résulter. Une seule réponse était possible : « dégonfler » les soucoupes volantes.

Ce reportage fait du major Keyhoe le plus grand journaliste de l'Histoire! Il lisait les pensées et, ce qui est un comble, il les lisait à travers les murs du Pentagone! Nul ne peut, plus que moi, se réjouir d'une telle performance, car je passais une grande partie de la journée à me demander ce que le général allait bien pouvoir dire.

La conférence commença à 16 heures. Ce fut la plus longue et la plus suivie que l'Aviation eût donnée depuis la fin de la deuxième guerre mondiale. Tout de suite, le général fit un effort honnête pour expliquer les observations de Washington, mais il était vaincu d'avance. Il dut se dérober devant de nombreuses questions parce qu'il ne savait que répondre. Ces dérobades créèrent l'impression qu'il essayait de cacher quelque

chose, qui n'était pas seulement l'incompétence de ses subordonnés. Il avait amené le capitaine Roy James, de l'A.T.I.C. Mais celui-ci ne répondit pas mieux parce qu'il était arrivé à Washington le matin même et n'avait guère été renseigné que par les journaux. L'absence du major Dewey Fournet et du lieutenant de vaisseau Holcom fut d'autant plus remarquée que les journalistes les croyaient convaincus qu'il ne s'agissait pas d'aberrations météorologiques.

Cependant, le résultat recherché sortit de cette situation chaotique : les journalistes cessèrent de nous harceler. Le capitaine James ayant évoqué la possibilité d'aberrations météorologiques, ils voulurent y voir la réponse de l'Aviation.

Dès le lendemain, de Bangor à Bogota, d'énormes manchettes annonçaient :

L'AVIATION PRÉTEND QUE LES SOUCOUPES VOLANTES SONT DES PHÉNOMÈNES NATURELS.

Les incidents de Washington prouvèrent ce que la plupart d'entre nous savions déjà : pour éviter des ennuis comme ceux que nous venions de connaître, il nous fallait toujours être complètement informés des faits et ne pas essayer de les dissimuler. L'intérêt manifesté par la presse provenait de la répugnance de l'Aviation à donner des renseignements, et cette répugnance provenait à son tour du fait que l'Aviation n'avait pas suffisamment poussé son enquête.

Si quelqu'un s'était donné la peine de le faire, il aurait vite remarqué un certain nombre de points douteux dont l'élimination aurait fait disparaître une grande partie du mystère. Il me fallut un an pour les déceler, parce que je tombais sur eux au hasard, mais une concentration des efforts eût permis de les mettre en lumière dans une seule journée.

Les opérateurs de la tour de contrôle d'Andrews déclaraient qu'ils avaient aperçu une « grosse sphère, couleur orange vif » au-dessus de la station radio quand les opérateurs du radar de l'aéroport national leur annoncèrent la présence d'un objectif au-dessus de cette station. Lorsqu'on les interrogea par la suite, ils se bornèrent à dire qu'ils avaient simplement vu une étoile, ajoutant que, la nuit en cause, ils étaient « très excités ». (Cependant, d'après les cartes astronomiques, il n'existait pas d'étoile exceptionnellement brillante à l'endroit où ils virent l'U.F.O. D'autre part, j'ai appris de bonne source, qu'on les avait un peu « persuadés ».)

Quant au pilote du *F-94*, il déclara dans un rapport officiel, qu'il avait vu une lumière terrestre reflétée par une couche brumeuse.

Un autre point d'interrogation se pose au sujet des lumières aperçues par les pilotes de ligne. Quelques mois plus tard j'eus l'occasion de m'entretenir avec l'un d'eux, qui avait aussi une carrière impressionnante, car il volait dans la région de Washington depuis 1936. Voici ce qu'il me dit :

— L'incident le plus remarquable se produisit une nuit où je décollai de l'aéroport national, à Washington. L'homme de la tour nous prévint qu'il y avait un U.F.O. en avant de la piste et nous demanda si nous voulions aider à le reconnaître. On nous indiqua une direction à suivre. Peu après on nous annonça que nous avions dépassé l'U.F.O. et qu'on allait nous donner un nouveau cap. Dans le cockpit, personne n'avait rien remarqué d'anormal. Nous exécutâmes plusieurs passes; chaque fois que la tour annonçait que nous venions de dépasser l'U.F.O., nous nous trouvions, observâmes-nous au-dessus d'une certaine section du Potomac, juste à l'est d'Alexandria. Finalement, on nous demanda d'examiner le terrain au-dessous de nous, pour essayer de découvrir la cause de cette illusion. Nous le fîmes.

La seule chose que nous aperçûmes à l'endroit où le radar plaçait l'objectif fut le bateau des Wilson Lines effectuant sa balade au clair de lune de Washington à Mount Vernon. J'ignore si le radar avait alors un truc pour l'altitude mais, à coup sûr, c'était ce bateau qu'il repérait.

« Il y a tant d'enseignes lumineuses dans la région de Washington, ajouta-t-il, qu'on peut regarder n'importe où et apercevoir une « lumière mystérieuse ».

Autre point : les radars de l'aéroport national et celui d'Andrews se recouvraient largement, plusieurs des objectifs se manifestèrent dans la zone de recouvrement, pourtant ils n'en saisirent un simultanément qu'en une seule occasion.

Mais l'enquête révéla aussi quelques faits en faveur des partisans des soucoupes volantes. Les U.F.O. visitaient fréquemment Washington, découvrîmes-nous. Le 23 mai, entre 20 heures et minuit, on en suivit cinquante. Ils revinrent le mercredi qui se plaça entre les deux fameuses observations du samedi, puis le dimanche soir et de nouveau, la nuit qui suivit la conférence de presse. En août, on en vit huit à plusieurs reprises. Fréquemment des pilotes civils ou militaires aperçurent des lumières exactement aux points indiqués par les radars.

Au cours de chacune des nuits où eurent lieu ces observations, il exista une inversion de température mais jamais assez forte pour affecter les radars. D'ailleurs, cette inversion se reproduisit pour ainsi dire chaque nuit, à Washington, en juin, juillet et août 1952, les objectifs « solides » et lents ne se manifestèrent qu'à quelques reprises.

Mais il n'existait vraiment qu'un grand argument en faveur des partisans des soucoupes volantes : la valeur des opérateurs de radar, leur expérience professionnelle, leur habitude des aberrations météorologiques

qui les qualifiaient, entre tous, pour faire la différence entre l'illusion et la réalité.

Les observations de Washington demeurent donc sans explication.

Malgré toute la sensation qu'elles soulevèrent, elles ne furent pas les plus extraordinaires de cette époque. Moins de six heures après que les journalistes eussent remercié le général Samford pour sa conférence, et avant que les U.F.O. eussent eu le temps d'apprendre, par la presse, qu'ils étaient de simples phénomènes naturels, l'un d'eux franchit la frontière canadienne pour se manifester dans le Michigan. L'incident est un de ceux que même le sceptique le plus endurci aurait de la peine à expliquer. Beaucoup ont essayé, tous ont échoué.

Le 29 juillet, à 21 h 40, un radar de la Défense aérienne, situé dans le Michigan central, repéra un objectif qui arrivait droit du nord, par-dessus la Saginaw Bay, sur le lac Huron, à 1 000 km/h. Une vérification rapide montra qu'il s'agissait d'un objet inconnu.

Trois *F-94* croisaient au nord-est de la station. Le contrôleur demanda à l'un d'eux d'effectuer une interception, en lui indiquant une direction. Lorsque le *F-94* parvint à 6 000 mètres d'altitude, le contrôleur dit au pilote qu'en tournant sur la droite il arriverait sur l'objectif. Le pilote tourna et, à cet instant, lui-même et l'opérateur de radar, assis derrière lui, constatèrent qu'ils se dirigeaient vers une lumière bleuâtre « plusieurs fois plus grande qu'une étoile ». La seconde d'après, cette lumière « prit une teinte rougeâtre et diminua progressivement de largeur, comme si elle s'éloignait ». Le contrôleur annonça à ce moment qu'il avait toujours le *F-94* et l'objectif sur son écran, mais que ce dernier venait de tourner de 180 degrés. Le virage était trop serré pour qu'il pût s'agir d'un avion à réaction et pourtant, à cause de la vitesse, ce ne pouvait être autre chose si c'était un aéroplane. L'objectif repartait vers le nord. Le pilote mit son moteur à toute puissance. L'opérateur du radar obtint un bon écho, dont il déclara, par la suite : « Il était exactement semblable à celui que donne un *B-36* ». L'objectif se trouvait alors à 6 kilomètres et l'avion s'en rapprochait lentement. Ce contact se maintint pendant trente secondes. Puis, comme le contrôleur annonçait que la distance diminuait, la lumière augmenta d'éclat et l'objet s'écarta. Le contrôleur demanda si le radar du bord avait toujours un écho, car la distance venait presque de doubler dans une seule rotation de l'antenne, ce qui indiquait que l'objectif avait doublé de vitesse en quelques secondes.

Le radar terrestre suivit la chasse pendant dix minutes. A certains moments, l'objectif ralentissait, le *F-94* se rapprochait, mais l'objet accélérait de nouveau et s'écartait. Ces accélérations ne purent être mesurées avec précision parce qu'elles étaient très brèves; cependant, à plusieurs reprises, l'U.F.O. parcourut environ 6 kilomètres pendant la durée d'une rotation de l'antenne, soit dix secondes, ce qui donnait sensiblement 2 200 km/h.

Le manque de combustible contraignit le pilote à cesser la poursuite une ou deux minutes avant que l'objet ne sortit de la portée de l'écran terrestre. Les derniers échos ne furent pas excellents, mais, semblait-il, la vitesse tomba à 300 ou 400 km/h dès que le *F-94* eût fait demi-tour.

Que pouvait bien être cet objet? Manifestement ni un ballon, ni un météore. Peut-être un autre avion, mais, en 1952, seuls quelques appareils expérimentaux, qui se trouvaient alors bien loin du Michigan, étaient capables de distancer un *F-94*. Puis, le radar avait mesuré une vitesse de 2 200 km/h. Le *F-94* se dirigeait droit sur l'étoile la Chèvre, qui est très basse sur l'hori-

zon et très brillante, mais comment expliquer les échos au radar? « Aberration météorologique », disent certains. Mais il est quasi impossible que l'une d'elles puisse produire les faits observés : giration de 180° au moment où l'avion met le cap sur elle, écho au radar de bord, augmentation de vitesse pour se maintenir en dehors de celui-ci, puis ralentissement après le départ de l'avion.

Une quantité de gens voulurent y voir la clef, la preuve finale. Même si l'on réussissait à écarter toutes les autres observations pour quelque raison technique, on ne parvenait pas à éliminer celle-là. Ils estimaient qu'on pouvait désormais accepter officiellement le fait que les U.F.O. étaient des véhicules interplanétaires. Ils furent extrêmement déçus que d'autres refusaient d'admettre cette explication.

Ainsi donc, à la fin de juillet, tout un groupe d'officiers, au Service de renseignements, luttaient pour obtenir « une reconnaissance officielle » des U.F.O. *Project Blue Book* essayait toujours de conserver son impartialité, c'était parfois difficile.

CHAPITRE XIII

FARCE OU HORREUR ?

Pour le grand public et pour les militaires qui ignoraient ce qu'on pensait réellement aux échelons les plus élevés — c'est-à-dire l'immense majorité — la conférence de presse du général Samford parut marquer l'apogée de l'intérêt manifesté officiellement aux soucoupes volantes. Dans la semaine, le nombre des rapports quotidiens reçus par nous tomba de cinquante à dix, mais, à l'arrière-plan, cette conférence nous incitait à redoubler d'efforts pour parvenir à une meilleure connaissance des U.F.O. On poussa la mise au point des caméras spéciales, le général Samford nous ordonna de nous assurer le concours des savants les plus éminents.

Au cours des quatre mois précédents, nous avions rassemblé quelque 750 rapports relativement bien documentés et nous espérions pouvoir en retirer des indications valables. Je devais, précisaient mes ordres, informer les savants que l'Aviation continuait à s'intéresser fortement aux U.F.O. et que nous avions grand besoin de leur aide, même si celle-ci se bornait à nous

fournir des idées et des commentaires sur les rapports. En gros, la question à leur poser était la suivante :

— Les rapports que nous avons réunis indiquent-ils que la Terre reçoit la visite d'êtres venant d'une autre planète?

Elle leur avait été déjà présentée, mais jamais de façon aussi sérieuse.

Puis nous dressâmes un programme d'« éducation » pour les militaires. La récente expérience avait démontré que les chances de trouver une explication étaient directement proportionnelles à la qualité des informations reçues des officiers de renseignements sur place.

Or, la plupart de ceux-ci déduisirent des comptes rendus sur la conférence du général Samford, publiés par les journaux, que nous ne nous intéressions plus aux U.F.O. Leurs rapports laissèrent aussitôt beaucoup à désirer. Pour lutter contre cette tendance, on leur fit parvenir un résumé de la conférence, et une note du général définissant l'attitude à prendre :

— Nous devons continuer à étudier le problème du mieux que nous pourrons, en lui accordant toute l'attention qu'il mérite certainement. Cependant cette attention, pour être adéquate, ne doit pas devenir frénétique.

La mise au point fut suffisante pour redonner aux rapports leur fréquence et leur valeur normales.

En août, nous étudiâmes ceux que nous avions dû négliger au cours du mois précédent. L'un d'eux présente un intérêt particulier parce qu'il montre bien comment un rapport qui paraît absolument insoluble au premier abord, se réduit en poussière dès que l'on pousse suffisamment l'enquête. Il démontre aussi que nous n'appliquions jamais à la légère la mention « Inconnu ». Certes, nous n'étions pas infaillibles, mais nous ne laissions pas souvent échapper une indication valable.

Le 1er août 1952, à 10 h 45 du matin, un radar de la

Défense aérienne, situé près de Bellefontaine, dans l'Ohio, repéra un objectif inconnu, se déplaçant à grande vitesse vers le sud-ouest, juste au nord de Dayton. Deux *F-86* de la 97e escadrille d'interception décollèrent de Wright-Patterson. Le radar ne possédait pas de dispositif pour mesurer l'altitude. Le contrôleur ne pouvait donc que diriger les avions à l'aplomb de l'objectif pour qu'ils le découvrent à la vue.

Quand ils arrivèrent à 9 000 mètres, le contrôleur leur annonça qu'ils se trouvaient presque sur l'objectif qui continuait à avancer vers le sud-ouest, à environ 850 km/h. Quelques secondes plus tard, il prévint le pilote de tête que les images de son appareil et de l'objet se confondaient sur son écran. A ce même moment le radar eut une avarie et cessa de fonctionner.

Le pilote leva la tête et, dans le ciel bleu, à plusieurs centaines de mètres au-dessus de lui, il aperçut une sphère de couleur argentée. Il l'indiqua à son sectionnaire et tous deux commencèrent à prendre de l'altitude. Ils atteignirent leur plafond sans parvenir à l'U.F.O. Après avoir passé dix minutes à essayer d'identifier l'objet qui, à ce moment, ressemblait à un disque, un des pilotes cabra son appareil pour le pointer sur l'objet et prit quelques mètres de film avec sa mitrailleuse photographique. La lampe d'alerte de son radar se mit alors à clignoter, indiquant qu'il y avait là devant quelque chose de solide, qu'il ne photographiait pas un faux soleil, une hallucination ou une lumière réfractée.

Les deux pilotes rompirent la chasse. En retournant vers Wright-Patterson ils constatèrent qu'ils se trouvaient au nord-ouest de cette base, c'est-à-dire presque à l'endroit où ils avaient commencé la manœuvre d'interception, dix minutes auparavant. L'U.F.O. était donc demeuré stationnaire, tandis que le radar avait mesuré une vitesse de 850 km/h.

Le film fut immédiatement développé. Il montra seu-

lement une tache ronde, indistincte, sans détail, mais il constituait la preuve qu'un objet volant inconnu s'était trouvé dans le ciel au nord de Dayton.

L'enquête fut confiée au lieutenant Andy Flues. Il découvrit qu'un ballon-sonde, de 6 mètres de diamètre, lancé par Wright-Patterson, se trouvait dans la région où l'interception s'était produite, mais ce ballon ne se déplaçait pas à 850 km/h et ne pouvait avoir été repéré par le radar terrestre. Il continua donc ses recherches. Il ne pouvait s'agir d'un avion qui n'aurait pu rester ainsi au même point, ce n'était pas non plus un phénomène naturel. Andy porta la mention « Inconnu », mais la présence du ballon le tracassait. Il interrogea les deux pilotes une demi-douzaine de fois, passa toute une journée à la station radar de Bellefontaine et, finalement, effaça la mention « Inconnu ».

L'objet non identifié suivi par le radar au-dessus de l'Ohio était un avion à réaction volant à basse altitude, dont le passage, par quelque erreur de transmission, n'avait pas été signalé à la station. Andy découvrit qu'un tel avion, venant de Cleveland, avait atterri à Memphis vers 11 h 40. A 10 h 45, il devait se trouver au nord de Dayton, cap au sud-ouest. Lorsque le contrôleur signala la coïncidence des images sur l'écran, les pilotes étaient à 9 000 mètres et cherchaient l'objet à la même altitude ou plus haut, de sorte qu'ils ne virent pas l'avion à réaction volant bas... mais qu'ils aperçurent le ballon. Le radar étant tombé en avarie, le contrôleur ne put s'apercevoir que l'objectif suivi par lui continuait à s'éloigner vers le sud-ouest. Les pilotes, après avoir vu le ballon, ne s'occupèrent plus d'autre chose.

Un fait demeurait pourtant encore inexplicable. Le radar de bord avait pris un contact pendant que le pilote photographiait le ballon. Flues poursuivit son enquête, effectua quelques expériences et découvrit que la petite boîte émettrice portée par le ballon donnait

effectivement un écho sur le radar utilisé par les *F-86*.

Pour plus de certitude, Flues apporta le film à notre laboratoire. Les deux avions se trouvaient à 12 000 mètres d'altitude à ce moment, et le ballon vers 21 000. Il posa donc la question :

— Quelle image un ballon de 6 mètres de diamètre donne-t-il sur un film de 16 mm quand il est éloigné de 9 000 mètres?

Les gens du laboratoire procédèrent à des calculs et répondirent :

— Un ballon de 6 mètres, photographié à 9 000 mètres de distance, donne exactement la même image que celle de l'U.F.O. reproduite par le film.

Au milieu d'août, la situation était redevenue normale. Mon téléphone ne sonnait plus que très rarement en pleine nuit. Mais il sonna au matin du 20 août, alors que je prenais ma douche. C'était l'officier de service à l'A.T.I.C. Un message urgent venait d'arriver. Il refusa de me le lire, bien que ce message ne fût pas secret, et me demanda de venir sans délai.

(*) Ce message provenait de l'officier de renseignements d'une base aérienne, en Floride. Au cours de la nuit, un chef éclaireur et trois boy-scouts avaient vu un U.F.O. Le chef s'était trop approché et avait été brûlé. Le message déclarait que c'était « un citoyen sûr ».

(*) observation du 19/8/52 dans la soirée à West Palm Beach. Le chef scout s'appelait Ronny Desvergas

J'appelai aussitôt l'officier de renseignements. Il avait lui-même téléphoné brièvement au chef éclaireur et me dit que l'affaire ne lui paraissait pas une mystification. La police avait vérifié les faits et constaté les brûlures. Je dis à l'officier de demander au chef éclaireur de se laisser soumettre immédiatement à un examen médical. J'imaginais sans peine les rumeurs auxquelles l'incident risquait de donner naissance, et désirais bien établir les faits. Tout paraissant sérieux, j'annonçai ma prochaine venue.

Le colonel Dunn, alors chef de l'A.T.I.C., mis au cou-

rant, approuva mon départ et offrit de me faire transporter par un *B-25* de l'Armée, pour gagner du temps. Je demandai à Bob Olsson de se procurer un compteur de Geiger à Wright Field, et une caméra. Puis je téléphonai à ma femme de m'apporter une valise d'effets. Deux heures plus tard, Bob et moi étions en route vers la Floride pour enquêter sur l'un des plus étranges rapports qui me soient jamais parvenus.

L'officier de renseignements avait convoqué le chef éclaireur. Celui-ci était un homme très aimable, ayant dépassé la trentaine de peu, pas du tout bavard mais, en apparence, très désireux de nous apporter toute sa collaboration.

Quand il nous raconta son histoire, j'eus l'impression qu'il disait la vérité. Habitant la Floride, il ne l'avait quittée que pour entrer aux Marines. Après avoir fait la guerre dans le Pacifique, il avait travaillé dans une usine de térébenthine en Géorgie, était revenu en Floride, avait ouvert une station d'essence que de mauvaises affaires l'avaient contraint à vendre, et était alors employé dans une quincaillerie. Quelques mois auparavant, une église avait décidé de constituer une troupe de scouts, il avait accepté d'en être le chef.

La sortie dominicale de cette troupe s'était terminée de bonne heure, la veille. Il avait offert à trois de ses garçons de les reconduire chez eux en voiture. La conversation s'engagea sur une prochaine course de stock-cars. Il avait beaucoup plu et ils se demandaient si la piste n'était pas inondée. Ils allèrent y jeter un coup d'œil, puis rassurés ils se dirigèrent vers une petite ville voisine, pour déposer un des garçons. Ils empruntèrent alors une route secondaire traversant une région faiblement habitée, à travers des pins de Virginie et des palmiers nains.

Le chef éclaireur observa soudain une lumière, sur la gauche, parmi les pins. Il ralentit et demanda aux

garçons s'ils la voyaient aussi. La réponse fut négative. Il remit donc en marche mais, au même moment, revit la lumière. Cette fois les garçons la virent également. Il stoppa, déclarant qu'il allait se rendre compte. Les enfants eurent peur de rester seuls. Il repartit donc mais, au bout de quelques secondes, se ravisa. Il fit tourner la voiture et l'arrêta au bord de la route, en face de l'endroit où il avait aperçu la lumière.

Je l'arrêtai alors, pour bien m'enquérir de ses motifs. Ordinairement, les gens ne s'engagent pas, la nuit, parmi des palmiers nains, infestés de serpents à sonnettes. Sa réponse fut logique. Il avait eu l'impression qu'il s'agissait d'un avion, tombé dans ces bois. C'était pour lui une question de conscience, quelqu'un pouvait avoir besoin de secours, sa qualité même de chef éclaireur lui faisait un devoir de s'informer.

La radio venait de commencer une émission qui devait durer un quart d'heure. Quand l'émission se terminerait et s'il n'était pas de retour, dit-il aux jeunes garçons, il leur faudrait courir jusqu'à une ferme dépassée peu de temps auparavant, pour y demander de l'aide. Il entra ensuite dans le bois, emportant une machette et deux torches électriques, dont une en réserve, dans sa poche-revolver.

Au bout d'une cinquantaine de mètres, il arriva devant un fourré de palmiers nains, chercha un passage, n'en trouva pas, et s'y engagea, avec des broussailles jusqu'à la ceinture.

Lorsqu'il s'arrêta, la première chose dont il eut conscience fut une étrange odeur qu'il ne put nous décrire exactement disant qu'elle était « âcre », « pénétrante », mais, tout d'abord, à peine perceptible. Après l'incident, il se rappela aussi une très légère différence de température, analogue à celle qu'on ressent près d'un bâtiment en briques, le soir, après le coucher du soleil. Ni l'odeur, ni cette différence de température ne

retinrent son attention sur le moment, il ne leur en accorda que par la suite.

Il reprit sa marche vers l'est, en se repérant de temps en temps sur l'étoile polaire. Ayant parcouru une trentaine de mètres avec peine, il remarqua un changement dans les ombres, devant lui, et s'arrêta pour mieux éclairer. C'était une clairière.

De la voiture, les garçons avaient suivi sa progression grâce à la lueur de sa torche. Ils le virent s'arrêter et pointer celle-ci devant lui.

Lorsqu'il avança dans la clairière, l'odeur et la chaleur devinrent beaucoup plus nettes, et la seconde se fit même presque intolérable, « humide, oppressante, rendant la respiration difficile », nous dit-il.

Au bout de quelques pas, il eut brusquement l'horrible impression d'être épié par quelqu'un. Il s'arrêta et chercha l'étoile polaire, mais il ne l'aperçut pas, pas plus que n'importe quelle autre étoile. Alors il constata soudain que presque tout le firmament était caché par une grande forme sombre, à une dizaine de mètres au-dessus de lui.

Il demeura ainsi pendant un temps qu'il ne put définir — le sentiment d'être épié étouffant son pouvoir de raisonner — puis il réussit à reculer de quelques pas et, apparemment, à sortir de dessous l'objet, car il en vit le bord se silhouetter sur le ciel.

L'air devint alors plus frais et lui rendit un peu ses esprits. Il leva sa torche vers le bord de l'objet et en prit une vue rapide mais bonne. Il était circulaire et légèrement concave au centre, avec une surface unie, de couleur grisâtre. La partie supérieure portait une protubérance au centre, analogue à une tourelle. Le bord de cette sorte de soucoupe était épais et couvert d'ailettes, semblables à celles d'une turbine, écartées d'environ 30 centimètres, avec une ouverture, pareille à une buse, au droit de chacune.

Sa première réaction, nous dit le chef éclaireur, fut une sorte de rage, le désir de frapper, de détruire ce qu'il voyait. Mais aussitôt, il remarqua que les ombres de la tourelle changeaient légèrement et il entendit un son « semblable à l'ouverture d'une porte de coffre-fort bien huilée ». Il se figea et vit qu'une petite balle de feu rouge approchait de lui. En tombant, elle émit un nuage de brume rouge également. Laissant choir sa torche et sa machette, il se couvrit le visage à deux mains, et s'évanouit lorsque le nuage l'enveloppa.

Dans la voiture, les boy-scouts estimèrent que leur chef était parti depuis cinq minutes quand ils le virent s'arrêter au bord de la clairière, avancer de nouveau, lever sa torche qui, cette fois, n'éclaira pas des arbres. Puis ils constatèrent qu'une grande boule de feu l'enveloppait. Ils le virent tomber, descendirent alors de la voiture et coururent vers la ferme.

Le fermier et sa femme eurent bien de la peine à comprendre ce que racontaient les enfants, tant ils étaient excités. Ils saisirent cependant que leur chef se trouvait en difficulté et alertèrent la police. Un shériff adjoint et un policier arrivèrent au bout de quelques minutes. Ils prirent les enfants dans leur voiture et foncèrent vers l'endroit indiqué.

Le chef éclaireur ignorait la durée du temps pendant lequel il demeura inconscient. Il se souvenait vaguement de s'être appuyé contre un arbre, d'avoir senti une herbe humide de rosée. Quand il reprit connaissance, sa première réaction fut de courir vers la route. Il se trouvait au milieu du fourré de palmiers nains quand il vit une voiture s'arrêter. Il précipita sa course et trouva les deux policiers.

Le shériff déclara par la suite qu'il n'avait jamais vu de personne aussi effrayée que le chef éclaireur lorsque celui-ci sortit du fossé au bord de la route et entra dans le faisceau des projecteurs. Quand il eut raconté son

histoire, de façon très incohérente, les policiers avancèrent dans le bois, à travers le fourré. La première chose qu'ils aperçurent fut la torche électrique, toujours allumée, sur une touffe. A côté, l'herbe était écrasée, comme si quelqu'un s'y fût couché. Ils cherchèrent la seconde torche emportée par le chef éclaireur; elle avait disparu. Même par la suite, on ne parvint pas à la retrouver. Les policiers marquèrent l'endroit et revinrent. Le constable conduisit les enfants chez eux tandis que le shériff emmenait leur chef à son bureau. Ce fut en cours de trajet que celui-ci s'aperçut que son visage et ses bras étaient brûlés. La casquette de coton croisé qu'il portait, l'était également. Le shériff alerta ensuite l'Aviation.

Nous étions six à écouter cette histoire : Bob Olsson, les deux pilotes du *B-25*, l'officier des renseignements, son sergent et moi. Nous nous étions mis d'accord, au préalable, pour retenir un détail en apparence insignifiant et poser des questions à son sujet. Si l'histoire était inventée, l'homme répéterait ce détail mot pour mot ou ne s'en souviendrait plus. Le procédé m'avait aidé plusieurs fois à déceler un mensonge. Mais le chef éclaireur supporta l'épreuve brillamment, nous donnant à tous l'impression qu'il disait la vérité.

Nous discutâmes pendant encore une heure. Il ne cessait de demander : « Mais qu'est-ce que j'ai vu? », supposant sans doute que je le savais. Les journalistes le poursuivaient, nous dit-il encore, quelqu'un, au bureau du shériff, ayant par négligence, trahi l'affaire. Je lui déclarai qu'il était libre de faire ce qu'il lui plairait. Nous n'avions jamais empêché personne de parler au sujet d'un U.F.O. Nous le remerciâmes, lui demandâmes de nous remettre la machette et la casquette, et le renvoyâmes chez lui dans une voiture de service.

Il était tard mais je tenais à causer avec le médecin aviateur qui avait examiné l'homme dans la matinée.

Son rapport fut très net. Il avait constaté des brûlures sans gravité sur les bras et sur le dos des mains. L'intérieur des narines semblait aussi très légèrement brûlé. Les brûlures étaient de l'ordre de celles que produit un coup de soleil anodin. Les cheveux se trouvaient aussi un peu roussis, ce qui indiquait une chaleur brusque et passagère.

Le médecin n'avait aucune idée de la façon dont ces brûlures avaient pu être produites. Elles pouvaient avoir été faites avec un briquet ordinaire, et il me fit une démonstration sur lui, avec le sien. On lui avait demandé de procéder à un examen médical, il s'était borné à cela mais il me suggéra de consulter le livret militaire de l'homme. Pour lui, l'histoire sonnait faux. Je n'étais pas d'accord, elle me paraissait bonne.

Le lendemain matin, je me rendis sur les lieux de l'incident avec mes compagnons de l'A.T.I.C., trois personnes du bureau de renseignements, et deux inspecteurs de police. Nous trouvâmes l'endroit où quelqu'un semblait s'être couché et le chemin ouvert à travers le fourré. Par mesure de précaution, nous explorâmes avec le compteur Geiger, sans nous attendre à obtenir une indication et, en effet, nous n'en obtînmes pas. Nous fouillâmes le terrain pouce par pouce, espérant découvrir une allumette brûlée qui aurait servi à allumer un feu de Bengale, ou des traces de celui-ci. Nous examinâmes les arbres, ils n'avaient été touchés par aucun éclair. L'herbe au-dessus de laquelle l'U.F.O. avait prétendument plané, n'était pas brûlée. Nous ne trouvâmes rien qui pût contredire l'histoire, et revînmes après avoir pris quelques photographies. En cours de chemin nous interrogeâmes les policiers. Ils ne purent que répéter ce qu'ils avaient entendu.

Nous causâmes avec le fermier et sa femme. Ils ne nous apprirent rien; les quelques faits que les scouts leur avaient rapportés concordaient avec l'histoire de

leur chef. Nous consultâmes le patron de celui-ci et certains de ses amis, et n'entendîmes que des éloges. Nous interrogeâmes des gens qui eussent pu observer quelque chose : ils n'avaient rien vu. Les habitants nous présentèrent une dizaine d'hypothèses que nous vérifiâmes toutes, inutilement.

Pour être tout à fait sincère je dois avouer que nous essayâmes de prouver qu'il s'agissait d'une mise en scène, d'une mystification, mais sans obtenir le moindre succès. Les vérifications conduisaient à la même conclusion : l'histoire était vraie.

Nous achevâmes notre besogne le vendredi soir et nous prîmes nos dispositions pour repartir le lendemain matin. Bob Olsson et moi devions prendre un avion civil, le *B-25* étant maintenu au sol pour des travaux d'entretien. Après le dîner je reçus un coup de téléphone. Il venait d'un adjoint du shériff, pas celui qui avait rencontré le chef éclaireur à sa sortie du bois, mais un autre qui manifestait beaucoup d'intérêt à l'incident. Il avait procédé à une petite enquête particulière et découvert que le passé de notre observeur d'U.F.O. n'était pas aussi net que nous le pensions. Il avait été chassé des Marines au bout de quelques mois, pour absence illégale et vol d'automobile, et passé un certain temps dans un établissement pénitentiaire à Chillicothe, dans l'Ohio. Le fait, me dit le shériff adjoint, n'avait aucune valeur intrinsèque mais il pensait que cela m'intéresserait. Je fus d'accord avec lui.

Le lendemain matin, je fus réveillé par un autre coup de téléphone, venant de l'officier des renseignements. Le journal local, me dit-il, racontait l'histoire en première page. Le chef éclaireur avait déclaré à l'interviewer qu'il avait été interrogé jusqu'à fort avant dans la nuit, par une « huile » de Washington. Or, il n'y avait pas d' « huile » parmi nous, nous étions quatre capitaines, un lieutenant et un sergent. « Le chef éclaireur

et l'Aviation, continuait le journal, savaient la vérité sur ce qui avait été vu, mais ne pouvaient la dire, sous peine de provoquer une panique nationale ». Je pouvais attribuer le mot « huile » à une exagération du reporter, ceux de « panique nationale » dépassaient vraiment la mesure. Jusque-là, j'avais résolu d'abandonner l'incident en lui donnant la mention « Inconnu », mais la chose me fit réfléchir. Notre homme avait engagé un agent de presse. Il essayait manifestement de tirer un matelas de billets de son aventure. Avant de partir pour Dayton, j'appelai le major Dewey Fournet, au Pentagone, pour lui demander d'effectuer quelques vérifications.

Le lundi matin, nous envoyâmes la machette au laboratoire de Wright-Patterson, avec la fiche suivante : « L'objet présente-t-il quelque chose d'anormal ? Est-il aimanté ? Est-il radio-actif ? A-t-il été chauffé ? » Jamais couteau ne fut examiné aussi soigneusement. Mais le laboratoire ne trouva rien. C'était un couteau banal, sans aimantation, sans radio-activité, absolument sans rien de particulier.

Pour l'examen de la casquette nous fîmes appel à un laboratoire de Washington, en lui demandant : « Corrobore--t-elle ou réfute-t-elle l'histoire par un indice quelconque (brûlures, traces de produits chimiques, etc.) ? »

Je croyais avoir rassemblé tout ce qui pouvait être analysé, lorsque quelqu'un me fit observer que j'avais oublié le principal : des échantillons du sol et des herbes à l'endroit au-dessus duquel l'U.F.O. avait plané. Je donnai un coup de téléphone en Floride et l'omission fut aussitôt réparée.

A la fin de la semaine, je reçus un rapport sur les antécédents militaires de notre chef éclaireur. Il confirmait les suspicions et apportait certains faits nouveaux, ceux-ci n'étaient pas élogieux pour lui. Il existait une contradiction formelle entre ce que disait ce rapport

et ce que nous avions entendu sur place. Je décidai de retourner en Floride.

Nous y prîmes contact avec une dizaine de gens qui connaissaient l'homme depuis assez longtemps. Nous vérifiâmes qu'on pouvait ajouter foi à leurs déclarations, lesquelles nous permirent de reconstituer la vie du chef éclaireur depuis sa plus tendre enfance. Il m'est impossible de rapporter ici ce qu'on nous déclara sous le sceau du secret, mais nous acquîmes alors la conviction qu'il s'agissait d'une fraude.

Nous n'interrogeâmes pas de nouveau le chef éclaireur mais nous le fîmes pour les scouts qui l'accompagnaient. Nous reconstituâmes la scène dans les mêmes conditions d'éclairage et constatâmes que, *même en montant sur le toit de la voiture,* on ne pouvait apercevoir la silhouette d'une personne dans la clairière où l'homme était prétendument tombé. Les déclarations s'effondrèrent en partie, les enfants ne furent plus aussi affirmatifs sur les détails.

En rentrant à Dayton, nous trouvâmes le rapport d'examen sur la casquette. La forme de la brûlure montrait que cette casquette était à plat quand elle l'avait subie. Le laboratoire découvrit quelques trous minuscules qui nous avaient échappé, et déclara qu'ils avaient été causés par une étincelle électrique.

Au cours de notre visite en Floride nous avions demandé aux scouts à plusieurs reprises : « La casquette était-elle brûlée quand vous êtes allé dans le bois ? », et : « La casquette avait-elle été repassée ? » Chaque fois, nous reçûmes les mêmes réponses :

— La casquette n'était pas brûlée parce que nous avons joué avec elle lors de notre réunion et que nous aurions remarqué les brûlures.

— La casquette était neuve. Elle n'avait été ni lavée, ni repassée.

On me téléphona du laboratoire chargé d'analyser

les échantillons d'herbes, pour me demander : « Comment les racines ont-elles été carbonisées ? » Je ne compris pas tout d'abord. En examinant les herbes, m'expliqua mon interlocuteur, le laboratoire avait enlevé la terre et le sable qui adhéraient aux racines et constaté que celles-ci étaient superficiellement carbonisées. Les feuilles, elles-mêmes, ne montraient aucun dommage, elles n'avaient jamais été soumises à de la chaleur, sauf l'extrémité des plus longues, qui, évidemment, retombaient et touchaient le sol. Le laboratoire avait placé des herbes analogues dans une poêle emplie de sable et de terre et reproduit la carbonisation en chauffant à environ 150°C. Personne ne s'expliquait comment le fait avait pu se produire sur place.

Aussitôt nous vérifiâmes nous-mêmes un certain nombre de possibilités. Il n'existait pas de source chaude souterraine, ni de produits chimiques dans le sol. Pour obtenir ce résultat, il aurait fallu chauffer la terre par en dessous, employer un matériel encombrant en défonçant le terrain. Impossible ! Très peu de gens avaient manipulé les échantillons : ceux du laboratoire, l'officier de renseignements de la Floride et moi. Seul l'officier de renseignements pouvait avoir carbonisé les racines, j'étais prêt à jurer qu'il en était incapable. Peut-être existe-t-il une solution, mais nous ne l'avons jamais trouvée. Les racines d'herbe carbonisées de la Floride demeurent un mystère.

Donc il y a bien eu un phénomène.

Il devenait difficile de rédiger un rapport officiel. D'une part, il y avait de très nombreuses indications contre la sincérité du chef éclaireur. Au cours de notre second voyage en Floride, plusieurs personnes nous parlèrent de son aptitude à inventer des histoires.

— S'il me disait que le soleil brille, nous déclara l'une d'elles, je lèverais les yeux pour bien m'en assurer.

Il existait des contradictions entre ses déclarations et celles des jeunes scouts. Aucun de nous ne pensa

que ceux-ci eussent pu participer à une mystification, mais ils furent si impressionnés par l'affaire qu'ils imaginèrent certainement un certain nombre de choses. Les brûlures de l'homme ne prouvaient rien; le médecin aviateur les avait reproduites devant moi avec son briquet. Mais nous ne pûmes trouver aucune preuve que le chef éclaireur mentait, bien que nous essayâmes de plusieurs manières de le prendre en défaut.

En faveur de sa sincérité, il y avait deux faits : les trous pratiqués dans la casquette par des brûlures, les racines d'herbe carbonisées.

Le shériff adjoint qui avait réuni, le premier, les antécédents militaires, nous déclara :

— C'est peut-être la seule fois de sa vie qu'il dit la vérité, mais j'en doute fort.

Nous le suivîmes dans cette conclusion, en écartant l'incident comme étant une mystification, la meilleure dans toute l'histoire des U.F.O.

Beaucoup de gens m'ont demandé pourquoi nous ne soumîmes pas le chef éclaireur à l'épreuve du « sérum de vérité ». Nous y pensâmes et consultâmes des experts. Ils nous le déconseillèrent. Dans certains cas, ce sérum ne donne pas de résultats valables et, pensaient-ils, il s'agissait d'un de ces cas. S'il l'avait subie victorieusement, l'effet publicitaire eût été énorme.

Il n'y a qu'une seule façon de s'expliquer les racines carbonisées, les brûlures de la casquette et divers autres aspects de l'épisode. Nous entrons là dans le domaine de la spéculation. Je ne pense pas que ce soit la solution, mais elle est intéressante. Les feuilles n'ayant pas été endommagées, ni le terrain remué, la terre ne pouvait avoir été chauffée que par induction.

Voici ce que dit un manuel d'électricité :

— Lorsqu'on soumet une barre métallique ou tout corps conducteur de l'électricité à un champ magnétique alternatif, il s'y développe des forces électromotrices. Ces forces produisent ce qu'on appelle des courants parasites ou « courants de Foucauld ». Ces courants provoquent une augmentation de température.

Dans l'industrie, il est courant de fondre des métaux par induction.

En remplaçant la barre métallique par du sable humide, bon conducteur de l'électricité, et en supposant qu'un puissant champ magnétique alternatif ait agi au-dessus du sol, on peut expliquer la carbonisation des racines. Pour obtenir un champ magnétique alternatif, il faut quelque genre d'appareil électrique. Electricité — étincelles électriques — les trous creusés dans la casquette par « des étincelles électriques ».

Ici s'introduit le mode de propulsion des U.F.O., si l'on se rappelle la théorie d'Einstein sur le champ unique, concernant les rapports entre l'électromagnétisme et la gravitation.

Mais si ce champ magnétique peut chauffer le métal, pourquoi tous les objets métalliques que le chef éclaireur avait sur lui, ne l'ont-ils pas brûlé? Il avait une torche électrique, une machette, des pièces de monnaie dans sa poche, etc. Réponse : il n'était resté que quelques secondes au-dessous de l'U.F.O. Quand il le vit avec netteté, il avait reculé, déclarait-il. Il sentit un peu de chaleur, peut-être une radiation montant du sol.

Pour rester dans la même ligne, le chef éclaireur parla à plusieurs reprises de l'odeur inhabituelle sentie près de l'objet. Une odeur « âcre », « pénétrante », disait-il. Or, l'ozone est âcre et pénétrant. « On prépare l'ozone, lit-on dans un livre de chimie, en faisant passer de l'air entre deux plaques portées à un potentiel très élevé. » Encore un appareil électrique! La respiration de l'ozone concentré provoque aussi la perte de connaissance.

J'exposai cette théorie à certaines gens pour voir leur

réaction, à un savant de Rand, en particulier. L'idée le fit pour ainsi dire, bondir. Je lui expliquai en riant que j'avais imaginé cette théorie pour essayer de relier entre eux les faits demeurés sans explication de l'incident de Floride. Il en fut un peu troublé.

— Que voulez-vous, me demanda-t-il, qu'un U.F.O. vienne se poser sur votre bureau, à l'A.T.I.C.?

CHAPITRE XIV

ÉTUDE DES ÉLÉMENTS D'INFORMATION

Peu après avoir rédigé le rapport sur le cas du chef éclaireur, je fis à Washington une nouvelle conférence. Plusieurs rapports, arrivés au début d'août, avaient été lus avec un très grand intérêt dans les divers organismes militaires et gouvernementaux, dont beaucoup suivaient la situation de très près.

Une observation, qui troubla tout le monde, était arrivée de la base aérienne d'Haneda, aujourd'hui l'aéroport international de Tokyo. Nous ne pûmes nous y rendre, mais les officiers de renseignements de l'Aviation d'Extrême-Orient avaient fait d'excellent travail et nous disposions d'un compte rendu très complet. Seules manquaient les réponses à quelques questions secondaires, nous les obtînmes par télégramme en quelques heures.

L'U.F.O. fut aperçu en premier par deux opérateurs de la tour de contrôle qui se dirigeaient vers celle-ci pour prendre leur service à minuit. Ils avaient une demi-heure d'avance, aussi ne se pressaient-ils pas... du moins jusqu'au moment où ils observèrent une lumière très brillante au nord-est, au-delà de la baie de Tokyo.

Ils s'arrêtèrent, pensant que c'était une étoile d'un éclat exceptionnel. Ils avaient beaucoup regardé les étoiles au cours de leurs heures solitaires mais n'en avaient jamais vu d'aussi brillante. D'autre part, elle se déplaçait. Les deux hommes prirent un alignement avec le coin d'un hangar et constatèrent que cette lumière se rapprochait en dérivant un peu sur la droite.

Ils se précipitèrent alors vers la tour, escaladèrent les nombreuses marches, et examinèrent bientôt la lumière à travers des jumelles 7 × 50. Les deux camarades qu'ils venaient relever, l'examinèrent aussi. Cette lumière avait une forme circulaire et ne scintillait pas Elle semblait constituer la partie supérieure d'un objet rond, sombre, dont le diamètre était sensiblement quadruple du sien. Elle paraissait se rapprocher, parce qu'elle devint plus distincte, et les hommes aperçurent une seconde lumière, plus faible, à la partie basse de la partie obscure.

En quelques minutes, l'U.F.O. s'éloigna vers l'est en diminuant de grosseur et finit par disparaître. Les quatre opérateurs continuèrent à regarder dans cette direction et, tout à coup, la lumière reparut, resta en vue pendant quelques secondes, disparut de nouveau, et revint pour la troisième fois, se dirigeant vers l'aérodrome.

Alors, un des hommes prit un microphone, appela le pilote d'un *C-54* qui passait au-dessus de la baie de Tokyo, et lui demanda s'il apercevait cette lumière. Le pilote répondit qu'il ne voyait rien d'anormal.

A 23 h 45, un opérateur téléphona à la station de radar voisine pour demander s'il y avait quelque chose sur l'écran. En effet, il y avait quelque chose.

Les officiers de renseignements firent un effort particulier pour déterminer si ce quelque chose était bien la lumière. Lorsque les opérateurs de la tour et ceux du radar comparèrent leurs observations par téléphone,

ils constatèrent que les deux objets se trouvaient au même point et se déplaçaient dans la même direction

Le radar suivit l'U.F.O. pendant environ cinq minutes au-dessus de la partie centrale de la baie de Tokyo, remarquant qu'il paraissait parfois planer puis qu'il repartait à 450 km/h. Pendant ce temps, on observait la lumière, depuis la tour, avec des jumelles. A plusieurs reprises, quand l'objet se rapprocha de la station — il en vint à moins de 15 kilomètres — un opérateur du radar sortit pour essayer d'apercevoir la lumière, mais vainement. Les hommes de la tour appelèrent d'autres observateurs. Par la suite, l'un d'eux déclara qu'il avait eu l'impression de voir une lumière dirigée, comme dans un projecteur.

D'autres pensèrent qu'il pouvait s'agir d'un ballon éclairé. Aussi, à titre de comparaison, en lâcha-t-on un. Mais le feu du ballon était beaucoup plus « jaunâtre » que celui de l'U.F.O. et, en quelques secondes, il s'éloigna au point de n'être plus visible. Cela permit aux observateurs d'apprécier les dimensions de la partie obscure. Si elle se trouvait à 15 kilomètres, son diamètre devait atteindre 15 mètres.

A 0 h 03, un *F-94* décolla de l'aérodrome de Johnson voisin. Le contrôleur l'envoya au sud de Yokohama, et le ramena « derrière » l'U.F.O. A l'instant même où il avertissait le pilote que celui-ci se trouvait en ligne avec l'objet, l'opérateur du radar de bord signala qu'il tenait un contact, à 6 000 mètres, à 10° à droite et à 10° au-dessous de l'avion. Ce contact dura 90 secondes, pendant que l'U.F.O. et le *F-94*, tous deux visibles sur l'écran terrestre, évoluaient et se rapprochaient de la station de radar. Au moment où l'objectif entra dans la « tache de sol » — tache causée sur l'écran du radar de bord par les bâtiments entourant la station — ce contact fut perdu, l'objet parut s'écarter avec rapidité de l'intercepteur. Presque au même instant, les opé-

rateurs de la tour cessèrent de voir l'U.F.O. Le pilote du *F-94* ne vit jamais rien, à aucun moment. Il resta encore dans la région pendant dix à quinze minutes, mais son radar ne repéra plus d'objectif.

Il venait à peine de s'en aller lorsque le radar terrestre et les opérateurs de la tour observèrent de nouveau l'U.F.O. Deux minutes plus tard, le radar annonça que l'objectif s'était « cassé en trois morceaux », et que ces trois « morceaux » s'éloignaient vers le nord-est, écartés de 400 mètres les uns des autres. Quelques secondes plus tard, la tour cessa de distinguer la lumière.

Les officiers de renseignements avaient effectué toutes les vérifications possibles sans trouver d'explication.

On reparla d'aberration météorologique, mais la probabilité pour qu'une telle aberration se produisît juste en direction d'une étoile brillante et donnât à celle-ci une apparence de mouvement, était très faible. D'ailleurs le fait s'était produit deux fois en un mois : en Californie et dans le Michigan.

— C'est incroyable, je ne peux me déterminer à croire ça, explosa l'un des auditeurs de ma conférence, pourtant les gars de l'Aviation d'Extrême-Orient font la guerre, ils ont de l'expérience, et ils savent ce qu'ils disent quand ils déclarent n'avoir jamais rien vu de semblable !

J'entendis bien des tentatives d'explication. Tout compte fait, il ne demeura qu'une constatation : il était impossible d'identifier cet U.F.O. à quelque chose de connu. Beaucoup de gens pensèrent qu'il s'agissait d'un astronef et réclamèrent l'admission officielle de cette notion. Mais la majorité prévalut, les U.F.O. demeurèrent des objets volants *non identifiés.*

Lors de ma visite suivante au Pentagone, je passai la journée à discuter avec le major Fournet et deux de ses chefs, les colonels Adams et Weldon Smith. Nous parlâmes, en particulier, d'une nouvelle façon d'approcher

le problème : essayer de prouver que les mouvements d'un U.F.O. étaient commandés par une intelligence. L'idée d'analyser ces mouvements était en l'air depuis quelque temps et l'accumulation des documents au cours des mois de juin, juillet et août semblait devoir la rendre féconde.

Dans le principe, il s'agissait de savoir si ces mouvements avaient un caractère erratique ou ordonné. Un vol de moucherons, par exemple, est erratique; on n'y découvre aucune intention déterminée. Il n'en est pas de même dans un vol d'hirondelles autour d'une cheminée, elles tourbillonnent, foncent, piquent, mais on y reconnaît une intelligence à l'œuvre : elles chassent des insectes ou s'alignent pour franchir un passage resserré.

A l'automne de 1952 nous possédions un nombre considérable de rapports relatant une série de manœuvres de la part des U.F.O. Si nous réussissions à prouver que ces manœuvres avaient un caractère ordonné, nous prouverions du même coup que les U.F.O. obéissaient à une intelligence.

Au cours de la discussion, le major Fournet se référa à deux observations où les U.F.O. paraissaient savoir ce qu'ils faisaient et ne pas agir au hasard. L'une était celle d'Haneda, au Japon, l'autre, un incident survenu dans la nuit du 29 juillet, lorsqu'un *F-94* avait essayé d'intercepter un objet au-dessus du Michigan oriental. Dans les deux cas, les mouvements avaient été suivis au radar.

Dans l'observation d'Haneda, d'après le croquis reçu, chaque giration était constante et la distance parcourue entre chacune d'elles restait sensiblement la même. L'ensemble rappelait les manœuvres effectuées par nous au cours de la seconde guerre mondiale pour rechercher l'équipage d'un avion abattu. L'U.F.O. ne s'en était sérieusement écarté que lorsque le *F-94* s'était approché de lui.

Dans l'incident du Michigan, chaque mouvement de l'U.F.O. paraissait avoir une raison. Il tournait de 180° parce que le *F-94* arrivait droit sur lui. Il augmentait et diminuait de vitesse dans l'intention, en apparence manifeste, de se tenir hors de la portée du radar de bord. On ne pouvait guère plus parler de coïncidences.

L'idée me parut très intéressante mais je n'avais pas assez de temps pour me consacrer à son exploitation. Le major Fournet offrit de le faire à ma place. J'acceptai, en lui promettant tout le concours que je pourrais lui donner.

Dans l'intervalle, nous avions pris contact avec divers savants des Etats-Unis et, indirectement, avec des savants d'Europe, en leur exposant les données et en recueillant leur opinion. Nous y parvenions en faisant des conférences aux savants américains et en mettant au courant ceux qui devaient se rendre en Europe pour qu'ils pussent officieusement discuter la question avec leurs confrères d'outre-océan.

L'intérêt manifesté par les milieux scientifiques demeura pour moi une cause d'étonnement constant. Nous ne nous adressions qu'à des groupes associés à quelque organisme officiel et présentant toutes les garanties désirables en ce qui concernait la préservation du secret. L'assistance était toujours considérable et empressée. Jamais je n'ai vu un de ces savants se moquer ouvertement de la question, bien qu'en causant avec des journalistes, ils parlassent d'« hallucinations », d'« absurdités », de « gaspillages de temps et d'argent ». Ce n'étaient assurément pas des fanatiques, ni dans un sens, ni dans l'autre.

Un jour, le colonel Kirkland et moi passâmes toute une journée avec le « Beacon Hill Group », nom de code représentant une réunion de certains des savants et des industriels les plus éminents du monde, consultés au sujet des problèmes militaires les plus secrets. Tous

s'intéressèrent vivement à notre exposé et nous donnèrent d'excellents avis. A Los Alamos et à Sandia Base, les auditoires étaient toujours très nombreux.

Les savants sont normalement des gens prudents qui s'en tiennent aux seuls faits et ne confient leurs opinions personnelles qu'à un étroit cercle d'amis; dans ces sortes de conférences, ils disent ce qu'ils pensent. Je pourrais, comme beaucoup d'autres qui ont écrit sur les U.F.O. citer l'opinion de tel ou tel savant, fermement convaincu que les soucoupes volantes venaient de l'espace interplanétaire et que d'autres planètes ou corps célestes sont habités. Mais nous cherchions des faits prouvés et non des opinions personnelles.

Cependant, ils ne pouvaient répondre à certaines de nos questions que par une opinion parce qu'il n'existait pas de réponse précise. Nous devions alors faire un tri, pour baser nos décisions sur les plus représentatives. Parmi ces questions, la plus fréquemment discutée fut sans doute celle relative à l'existence d'êtres intelligents sur d'autres corps célestes. Personne ne peut fournir de réponse sûre, mais l'opinion générale était que la chose n'aurait rien d'étonnant.

Les rapports continuaient à arriver en grand nombre. La publicité faite dans les journaux, à l'occasion des observations de Washington, nous en valut près de 700 en juillet. Cette publicité ayant cessé, nous n'en reçûmes plus que 175 en août, c'était encore très au-dessus de notre moyenne mensuelle de vingt à trente.

Au début de septembre, il se produisit une recrudescence. Pour quelque raison inconnue, les rapports affluèrent de tous les Etats du sud-est. Chaque matin, pendant une ou deux semaines, nous en trouvâmes une demi-douzaine. Ils venaient surtout de la Géorgie et de l'Alabama. Beaucoup émanaient de gens habitant près du nouvel établissement de la Commision de

l'Energie atomique, situé à Savannah River, en Géorgie, et d'autres du voisinage de Mobile, en Alabama. Notre première pensée fut que les journaux de cette région avaient déclenché une nouvelle campagne de publicité, mais les coupures de presse que nous recevions montrèrent qu'il n'en était rien. Or, plus de la moitié de ces rapports recevaient la mention « Inconnu » après avoir subi les filtrages ordinaires.

Dès le début, je téléphonai aux officiers de renseignements de la région en cause pour savoir s'ils pouvaient jeter quelque lumière sur l'origine de ces informations. Celui de la base de Brookley, située juste au voisinage de Mobile, ne me cacha pas son opinion :

— Tout cela, ce sont des blagues, me dit-il.

Mais il changea d'opinion au bout d'une semaine. Des U.F.O. ayant été signalés pendant trois nuits consécutives, il décida, la quatrième, avec quelques aides, d'essayer de voir ces fameuses « soucoupes volantes ». A 22 heures, moment habituel des observations, ils se réunirent dans le bureau de l'officier, à Brookley. Un rapport arriva bientôt.

— La voyez-vous toujours? demanda celui qui répondit au téléphone.

— Oui.

Cet officier partit pour l'endroit signalé. Deux autres firent de même peu après. Le quatrième rapport vint de la station radar et l'officier de renseignements partit lui-même pour le vérifier. Il aperçut l'U.F.O. au-dessus de la baie de Mobile et vit également son écho sur l'écran du radar.

Le lendemain, il me téléphona pour m'expliquer ce qui s'était passé. Désormais, ses camarades et lui croyaient dur comme fer aux soucoupes volantes.

Nous nous occupâmes beaucoup de ces observations, tout d'abord parce que nous n'avions jamais reçu de meilleur rapport sur le repérage simultané d'un U.F.O.

par la vue et par le radar. Le fait n'est pas explicable en soi. Peut-être devrais-je dire qu'il n'existe pas d'explication prouvée parce que, dans ce cas comme dans tous les autres concernant les U.F.O., une théorie fut présentée. Lors des observations de Washington, certaines gens avaient émis l'idée que la couche d'inversion qui déforme le faisceau du radar pour lui faire saisir un objectif terrestre, fait également apparaître celui-ci dans le ciel. Nous ne pouvions obtenir d'observations simultanées à la vue et au radar, déclaraient-ils, que si l'objectif terrestre est un camion, une voiture, une maison ou autre chose d'éclairé, pouvant être vu à une grande distance. Or, l'observation de Brookley ruinait cette théorie.

Le radar de Brookley couvrait la baie de Mobile au-dessus de laquelle l'U.F.O. avait été aperçu. Nous procédâmes à des vérifications et constatâmes qu'il existait bien une couche d'inversion insuffisante toutefois, d'après nos calculs, pour affecter le radar. De plus, dans la zone en cause, il n'existait pas d'objectif à repérer, encore moins d'objectif éclairé. Nos recherches ne découvrirent ni navire, ni bouée, rien qui pût donner un écho dans la direction qui nous intéressait.

L'observation n'était pas aussi sensationnelle que plusieurs autres dont nous disposions, mais elle revêtait une très haute importance en démontrant que l'U.F.O. ne pouvait être le reflet d'une surface éclairée.

Au cours de ces recherches nous nous entretînmes avec plusieurs spécialistes de l'électronique. Fréquemment ils nous ont demandé :

— Pourquoi ces observations combinées à la vue et au radar se produisent-elles toujours de nuit?

La réponse était simple. Elles se produisaient aussi de jour. Le 1er août, juste avant l'aube, une station de contrôle aérien, situé à Yaak, dans le Montana, presque à la frontière septentrionale des Etats-Unis, repéra un

U.F.O. L'observation ressemblait à celle de Brookley, sauf qu'elle avait lieu de jour et qu'en place de lumière on apercevait « un objet sombre, en forme de cigare » juste à l'endroit indiqué par le radar.

Aujourd'hui encore, la nature de cet objet demeure un mystère.

A la fin de septembre, je me rendis au quartier-général de la Défense aérienne, pour mettre le général Chidlaw et son état-major au courant de l'activité des U.F.O. pendant les derniers mois. Nous avions été si absorbés pendant l'été que nous n'avions pu le faire aussi complètement que nous l'eussions désiré. Après la conférence, j'allai déjeuner au mess avec le major Verne Sadowski, notre agent de liaison à la Défense aérienne, et plusieurs autres officiers. J'eus l'impression qu'ils avaient une idée derrière la tête.

— Dites-moi, Ruppelt, me dit enfin le major, est-ce que vous nous racontez bien tout au sujet de ces U.F.O.?

La remarque me surprit. Je lui répondis qu'il avait reçu copie de la plupart de nos rapports et pouvait ainsi constater que je ne dissimulais rien.

— Justement, observa un autre officier. Nous avons ces rapports et les avons lus. Aucun de nous ne parvient à comprendre pourquoi l'autorité manifeste tant d'hésitation à accepter le fait que des choses inconnues de nous se promènent dans notre ciel... à moins que vous n'essayiez de cacher un fait capital.

Chacun exposa alors ses idées. Un spécialiste du radar déclara qu'il avait lu plusieurs dizaines de rapports et qu'à son avis il s'agissait manifestement de véhicules interplanétaires. Il développait ses raisons, quand un autre spécialiste du radar intervint. Lui aussi avait lu les rapports et pensait que tous pouvaient s'expliquer par des phénomènes météorologiques, même les observations simultanées à la vue et au radar. Il

fallait prouver que l'œil et l'appareil observaient bien la même chose. Avions-nous cette preuve?

J'intervins à mon tour. Non, nous ne possédions pas cette preuve, du moins pas avec tout le caractère technique désirable. Mais, dans un certain nombre de rapports, les observations à la vue et au radar coïncidaient presque exactement. Puis nous avions celles des avions qui avaient poursuivi des U.F.O., les manœuvres qu'ils imputaient à ceux-ci étaient les mêmes que celles observées sur l'écran.

— La difficulté devant laquelle *Project Blue Book* paraît se trouver, consiste à savoir ce qu'il lui faut accepter ou non comme preuve, dit alors un lieutenant-colonel, demeuré silencieux jusque-là.

On ne pouvait frapper plus juste.

— Chacun se fait une idée différente de ce qu'est une preuve véritable, poursuivit-il. Certains pensent qu'on peut accepter un nouveau modèle d'avion après cinq ou dix heures d'essais. Ils y voient la preuve que cet avion est capable de voler. D'autres veulent attendre une expérience de cinq à dix années, attachant ainsi une valeur excessive au mot « preuve ». La bonne solution doit se trouver entre ces extrêmes.

Mais où se trouvait-elle dans le cas des U.F.O.?

L'observation du lieutenant-colonel fit réfléchir l'assistance pendant une trentaine de secondes, puis quelqu'un demanda :

— Que pense-t-on des récentes observations faites lors de Mainbrace?

A la fin de septembre 1952, les forces navales de l'O.T.A.N. avaient exécuté des manœuvres sur les côtes d'Europe, sous le nom d'Opération Mainbrace. Avant leur début, un des officiers du Pentagone suggéra d'apporter une attention spéciale aux U.F.O., mais personne ne croyait qu'il pourrait s'en manifester. Or, il s'en manifesta.

Le 20 septembre, un journaliste américain photographiait des décollages à bord d'un porte-avions quand, en regardant vers l'arrière, il s'aperçut qu'un groupe de pilotes et de marins observaient quelque chose dans le ciel. Il se rapprocha d'eux pour regarder lui aussi et aperçut une sphère argentée qui évoluait derrière l'escadre. Cet objet semblait assez gros pour être photographié, le journaliste en prit donc plusieurs instantanés. Les images obtenues se révélèrent excellentes. L'une d'elles montrait également une partie des superstructures du porte-avions et, à en juger par les dimensions de l'objet sur chaque photographie successive, on pouvait constater qu'il se déplaçait avec une grande rapidité.

Les officiers de renseignements du bord étudièrent ces photographies. L'objet ressemblait à un ballon. Ils demandèrent si un des navires en avait lancé un et obtinrent une réponse négative. Ils procédèrent à des vérifications très poussées et aboutirent au même résultat.

Nous reprîmes l'enquête. Parmi les pilotes et les marins les opinions étaient diverses. Certains avaient la certitude qu'il s'agissait bien d'un ballon. D'autres objectaient qu'il se déplaçait trop vite pour cela et que s'il avait l'aspect d'un ballon, il différait cependant de tous ceux qu'on avait l'habitude de voir.

Nous n'aurions probablement pas cherché une explication avec tant d'ardeur, expliquai-je aux officiers, sans les événements qui suivirent.

Le lendemain du jour où ces photos furent prises, six pilotes de la R.A.F., volant au-dessus de la mer du Nord sur des avions à réaction, virent quelque chose qui approchait dans la direction où se trouvaient les bâtiments participant à Mainbrace. C'était un objet sphérique, brillant et, ne le reconnaissant pas pour « ami », ils le prirent en chasse, mais le perdirent de

vue au bout d'une ou deux minutes. Comme ils approchaient de leur base, l'un d'eux se retourna et revit l'U.F.O. qui les suivait. Il fit demi-tour, mais l'objet tourna également et distança facilement le *Méteor*.

Trois jours plus tard, un U.F.O. se manifesta encore près de l'escadre, cette fois au-dessus de l'aérodrome de Topcliffe, en Angleterre. Un pilote de *Méteor* décolla et vint assez près pour observer que l'objet était « rond, argenté et blanc », semblait « tourner autour de son axe vertical » et avoir « une sorte d'oscillation ». Mais la chose disparut avant qu'il eût pu en prendre une vue bien précise.

Ce furent ces observations, me déclara un officier de liaison britannique au Pentagone, qui amenèrent la R.A.F. à reconnaître officiellement les U.F.O.

La discussion s'était prolongée et les serveurs commençaient à nous jeter des regards courroucés, mais avant que j'eusse pu suggérer de quitter la table, le major Sadowski reposa la question initiale :

— Est-ce que vous nous cachez quelque chose?

— Non, répondis-je. Nous voulons obtenir des preuves positives et, jusque-là, les U.F.O. restent des objets volants non identifiés, rien de plus. Des hochements de tête accueillirent cette déclaration. Cependant, continuai-je, nous avons des projets pour nous procurer ces preuves, je vous en parlerai dès que nous serons à l'abri des oreilles indiscrètes, dans le bureau de Sadowski.

Nous nous y rendîmes. Primo, les Etats-Unis allaient, d'après le *Project Ivy*, faire exploser leur première bombe H en novembre ou en décembre. C'était un secret de Polichinelle. Or, au Pentagone, on avait pensé que des êtres, terrestres ou non, pouvaient manifester à nos activités dans le Pacifique, le même intérêt qu'à l'Opération Mainbrace. En conséquence, *Project Blue Book*

avait reçu l'ordre d'organiser sur place, un réseau d'observateurs.

Secundo, nous travaillions à la mise au point de mesures très vastes qui nous permettraient de suivre les U.F.O. avec des instruments. Le général Garland, ancien adjoint du général Samford, avait remplacé le colonel Dunn à la direction de l'A.T.I.C., et il désirait depuis longtemps obtenir des informations concrètes, positives ou négatives, sur ces U.F.O.

Tertio, nous comptions réunir le plus tôt possible un groupe de savants pour leur faire étudier nos problèmes pendant une ou deux semaines.

Quand je quittai le quartier-général, le major Sadowski et ses camarades étaient convaincus que nous traitions la question des U.F.O. de la façon la plus sérieuse du monde.

A l'automne, le nombre des rapports se mit à diminuer. En décembre, nous étions revenus à la moyenne de 30 par mois, dont environ 20 % avec la mention « Inconnu ».

Au dernier moment, nous ne pûmes obtenir d'avion pour nous transporter dans le Pacifique, mais nous avions instruit un certain nombre de gens. Pendant la durée des essais atomiques, personne ne fit d'observation entrant dans notre domaine de compétence.

En décembre, après avoir consulté tous ceux qui pouvaient nous donner un avis valable, nous mîmes la dernière main à notre plan pour donner une forme matérielle aux observations. Il prévoyait l'installation de stations dans le nord du Nouveau-Mexique, d'où les rapports continuaient à nous parvenir avec plus de fréquence que de toute autre région. Ces stations posséderaient un instrument semblable au viseur d'un bombardier. Le rôle de l'observateur se bornerait à suivre l'objet avec cet instrument, le temps, l'azimuth et l'angle d'élévation seraient enregistrés automatiquement. Un

réseau de radiotéléphone relierait les stations entre elles pour qu'elles pussent s'alerter mutuellement. Si deux d'entre elles parvenaient à suivre le même objet, nous serions en mesure de calculer la vitesse et l'altitude.

Le réseau se lierait à celui des stations de radar de la région Albuquerque-Los Alamos. Nous proposions d'installer à chacune d'elles une caméra à grande longueur focale, synchronisée avec l'antenne, de façon que l'opérateur pût, simplement en appuyant sur un bouton, photographier la partie du ciel où il repérerait l'U.F.O. Ces caméras seraient, en fait, de véritables téléscopes astronomiques et prendraient l'image du plus petit objet lumineux.

En outre, nous désirions répartir dans la région des instruments mesurant la radiation nucléaire, toute déformation éventuelle du champ magnétique terrestre et le passage d'un corps dégageant de la chaleur. Leurs indications parviendraient, en permanence, à un « P.C. U.F.O. » qui recevrait également les observations faites par les stations de radar et les stations d'observation visuelle.

L'ensemble devait coûter 250 000 dollars pour l'installation et environ 25 000 pour le fonctionnement annuel. Les chiffres peuvent paraître élevés, mais ils ne l'étaient pas par rapport avec ce que l'Aviation avait déjà dépensé et dépenserait encore... surtout s'ils nous permettaient d'apporter une solution définitive au problème des U.F.O.

Ce plan fut approuvé par l'A.T.I.C. en décembre et partit pour Washington où il devait recevoir l'accord du général Samford, être soumis à la Défense aérienne et présenté aux plus hautes autorités de l'Aviation. Tout semblait indiquer qu'il obtiendrait les « bénédictions » nécessaires.

Pendant l'automne de 1952, *Project Blue Book* concen-

tra ses effort sur le rassemblement cohérent de tous les renseignements arrivés depuis dix-huit mois. Nous avions trié les meilleurs rapports classés « Inconnu », et étudié certains aspects du problème d'ensemble, de sorte que nous pûmes soumettre des faits généraux et non plus isolés au « jury » de savants quand nous réussîmes à le convoquer.

Nous attendions tous avec impatience de savoir ce que dirait ce « jury ». Il n'était pas qualifié pour prendre la décision ultime mais son avis serait communiqué au président des Etats-Unis, s'il concluait à la réalité des U.F.O. Et un avis, venant d'une source aussi autorisée, ne pourrait manquer de peser très lourdement.

Au Pentagone et à l'A.T.I.C. des paris s'engagèrent. Lorsque je misai à mon tour, la cote était de 5 contre 3 en faveur des soucoupes volantes.

CHAPITRE XV

LA QUESTION DE LA RADIO-ACTIVITÉ

L'idée de s'adresser à un groupe de savants, que nous appelions notre « jury », remontait au début de 1952, à l'époque où l'on avait commencé à se demander sérieusement, dans les milieux militaires et scientifiques, si les soucoupes volantes n'étaient pas, en effet, des véhicules interplanétaires. Il en avait été question à l'été de 1951, lors de la réorganisation du *Project Grudge,* et c'était la raison principale pour laquelle notre statut nous déclarait chargés seulement de rassembler les faits. Nos prédécesseurs avaient pris des attitudes radicalement opposées : tout d'abord ils avaient adopté la conception des astronefs, puis, faisant volte-face, ils avaient considéré l'ensemble de la question comme une grosse farce. Ces deux positions troublèrent beaucoup l'Aviation. Pourquoi? Je ne le saurais dire, car, dès le début, il était manifeste que personne, ni à l'A.T.I.C., ni dans l'Aviation, ni même dans les forces armées, n'était qualifié pour prononcer une conclusion définitive. Or, cette conclusion revêtait un caractère d'extrême gravité, elle pouvait être une

des plus graves qui eût été atteinte depuis l'origine de l'humanité.

Au cours de 1952, de nombreux ingénieurs et savants éminents vinrent nous rendre visite et passèrent un jour ou deux à étudier nos rapports. Certains se montrèrent fort impressionnés, d'autres prétendirent pouvoir tout expliquer. Mais tous déclarèrent qu'il leur faudrait consacrer beaucoup plus de temps à la question avant de se hasarder à formuler leur opinion par écrit. Ce qu'ils nous disaient présentait donc un grand intérêt mais n'offrait pas une base solide pour asseoir notre décision. Ce qu'il nous fallait, c'était un groupe qui étudierait à fond les éléments que nous possédions, qui nous donnerait des conclusions écrites et rédigerait des propositions qui seraient communiquées au Président, si c'était nécessaire.

Le « jury » devait être composé par six à huit des savants les plus éminents des Etats-Unis. Nous comprenions bien, cependant, que l'Aviation n'avait pas, à elle seule, suffisamment de poids pour déterminer ces hautes autorités à abandonner leurs importants travaux pour consacrer une semaine ou deux à étudier nos rapports. D'ailleurs, nous voulions avoir la certitude que nous ne les dérangerions pas futilement. Aussi, en faisant appel à certains organismes gouvernementaux, nous constituâmes un jury, en quelque sorte préliminaire, de quatre membres. Tous étaient des savants de haute réputation et nous savions qu'une invitation envoyée par eux à d'autres confrères, serait écoutée.

Ce jury préliminaire se réunit à l'A.T.I.C., pendant trois jours, à la fin de novembre. A la fin de cette réunion, les membres demandèrent, à l'unanimité, la constitution d'une « instance supérieure », les autorités de l'Aviation acceptèrent aussitôt cette proposition, et ils se mirent eux-mêmes en devoir de choisir les savants

qui formeraient ce nouveau tribunal. Leur choix tomba sur six savants d'une très haute compétence en théorie et en pratique, et connus pour ne nourrir aucune idée préconçue sur les U.F.O.

Il fut décidé, en principe, que le jury se réunirait à Washington à la fin de décembre ou au début de janvier, la date précise dépendant du moment où tous les savants désignés seraient libres. Nous nous mîmes fébrilement à préparer cette réunion, mais je ne tardai pas à m'engager dans une voie secondaire, afin de découvrir ce qui pouvait bien exister derrière une rumeur. Habituellement, nous ne nous occupions pas des rumeurs, mais celle-là était très particulière.

Depuis le début des enquêtes, tous ceux à qui nous demandions leur avis, répondaient que nous ne possédions rien de substantiel à leur offrir. Il s'agissait toujours de ce que quelqu'un avait vu. Ah! Si nous avions eu quelque chose de positif, tel qu'un film pris au cinéthéodolite ou un spectogramme, n'importe quel savant du monde nous aurait aidés, avec empressement, à résoudre l'énigme. Or, la rumeur en cause parlait justement de documents substantiels.

A l'automne de 1949, en quelque endroit non précisé des Etats-Unis, un groupe de savants avait entrepris de mesurer expérimentalement la radio-activité naturelle, toujours présente dans notre atmosphère, qui varie légèrement, mais ne s'accroît jamais d'une manière sensible sans une raison précise. Un jour, d'après la rumeur, deux de ces savants observaient les appareils lorsque, sans motif apparent, ceux-ci indiquèrent un accroissement soudain de cette radio-activité, qui se maintint pendant quelques secondes. Il n'y avait là rien de dangereux, mais le fait n'en était pas moins inhabituel. On pensa tout d'abord à un dérangement des appareils, et les deux savants allaient procéder à

une vérification, quand un de leurs collègues entra précipitamment dans le laboratoire et se mit aussitôt à leur raconter une histoire extraordinaire.

Il revenait, en voiture, d'une ville voisine, lorsque quelque chose, dans le ciel, attira son attention. Il n'y avait pas un nuage et, à très haute altitude, il aperçut trois objets argentés, volant en V, de forme sphérique, pensa-t-il, sans pouvoir l'affirmer. Le premier fait qui le frappa fut que ces objets se déplaçaient trop vite pour être des avions conventionnels. Il stoppa son moteur mais n'entendit d'autre bruit que le ronronnement d'un générateur du laboratoire près duquel il était arrivé. Les objets disparurent en quelques secondes.

Les deux savants, à leur tour, signalèrent à leur collègue la soudaine augmentation de radio-activité enregistrée par les appareils, et se posèrent aussitôt la question capitale : Existait-il une liaison entre les deux incidents? Cette augmentation de la radio-activité était-elle due aux U.F.O.?

Ils calculèrent le temps approximatif mis par le troisième pour gagner le laboratoire après son observation et constatèrent que celle-ci coïncidait, à une ou deux minutes près, avec le moment où les appareils avaient indiqué l'accroissement de radio-activité. Puis ils vérifièrent le bon fonctionnement de ces appareils. Ceux-ci ne présentaient aucun défaut.

La rumeur s'arrêtait là. Ni moi, ni aucun de mes collègues ne pûmes obtenir de précision sur l'origine de l'histoire. Nous interrogeâmes des gens qui se livraient à ce genre de recherches. Beaucoup avaient entendu parler de l'incident, mais aucun ne put nous fournir de détail. Les trois savants inconnus, opérant dans un endroit secret des Etats-Unis, avaient-ils jamais existé?

Près d'un an plus tard, je reçus un coup de téléphone d'un de mes amis de la côte ouest. Au cours d'une rencontre, plusieurs mois auparavant, je lui avais parlé de cette curieuse rumeur en exprimant le désir d'en vérifier l'authenticité. Il m'annonça qu'il était en contact avec deux personnes qui étaient parfaitement au courant et me demanda de venir le voir le lendemain soir, à Los Angeles. J'hésitai, craignant de perdre mon temps, mais pensai que je ne pouvais laisser passer cette occasion de me renseigner.

Vingt-quatre heures plus tard, je me trouvais avec les deux personnes en question au Roosevelt Hotel d'Hollywood. C'étaient des physiciens réputés, travaillant pour la Commission de l'Energie atomique. L'un d'eux connaissait tous les faits à l'origine de la rumeur. Il me demanda de ne pas le nommer, je l'appellerai donc le « savant ».

L'histoire que j'avais entendue était bien exacte mais incomplète. L'incident s'était répété au bout d'environ trois semaines. Les instruments enregistrèrent une soudaine élévation de la radio-activité et, comme il avait été entendu après la première observation, quelqu'un sortit aussitôt du laboratoire pour examiner le ciel. Il aperçut un objet sombre et isolé qui traversait celui-ci. Cette fois encore, le fonctionnement des instruments fut vérifié. Tout était normal.

On ouvrit alors une enquête. Les gens qui avaient vu l'objet ne pouvaient affirmer qu'il ne s'agissait pas d'un avion. Quelqu'un pensa que, si c'en était un, la variation de radio-activité pouvait avoir été produite par le radar de bord. On s'arrangea pour faire survoler le laboratoire par des avions de tout genre, en leur demandant de faire fonctionner leur radar et tous leurs autres appareils pouvant produire une perturbation. Rien d'anormal ne fut observé.

On conclut « officiellement » que l'élévation de la radio-activité provenait de quelque défaut des instru-

ments et que les objets aperçus étaient des avions ou des oiseaux. Un rapport dans ce sens fut envoyé à l'autorité militaire et, comme il n'y était pas question d'U.F.O., *Project Blue Book* n'en reçut jamais copie.

Le groupe termina ses recherches peu après le second incident. Un de ses membres en raconta alors les détails dans une lettre adressée à mon interlocuteur.

L'affaire fut abondamment discutée dans les milieux scientifiques et l'on s'y demanda bien vite s'il s'agissait vraiment d'un fonctionnement anormal des instruments.. Mon interlocuteur et quelques-unes des personnes qui avaient participé aux observations, estimèrent que des recherches plus poussées étaient nécessaires. Ils se réunirent environ un an plus tard et décidèrent d'effectuer des essais avec un matériel où la possibilité d'un mauvais fonctionnement se trouverait pratiquement exclue. Ils l'installèrent dans un bâtiment abandonné, sur une petite éminence. Pour éviter des ingérences indésirables, ils déclarèrent qu'ils s'occupaient de « minéralogie ».

Leur matériel était conçu pour opérer automatiquement. Il comprenait des compteurs Geiger disposés de façon à procurer une idée sur la direction de la source des radiations. Pour les observations visuelles, ils étaient obligés de s'en rapporter aux déclarations des gens qui apercevraient des « soucoupes volantes ».

Tout fut en place à la fin de l'été de 1950. Au cours des trois mois suivants, les instruments n'enregistrèrent rien d'anormal. Des U.F.O. furent bien signalés dans la région, mais pas au voisinage de l'éminence où ils se trouvaient. Les « minéralogistes » ne se découragèrent pas et, finalement, leur persévérance fut récompensée.

Au début de décembre, vers 10 heures du matin, un objet circulaire et argenté fut signalé par plusieurs

personnes aux environs du bâtiment contenant les instruments. A 10 h. 17 les compteurs Geiger avaient enregistré une augmentation de la radio-activité supérieure d'une centaine de fois à la normale.

A trois autres reprises, au cours des deux mois suivants, les « minéralogistes » notèrent des accroissements semblables, en liaison avec la vue d'U.F.O. L'un de ceux-ci fut même repéré par radar. Puis, jusqu'au mois de juin 1951, les appareils n'enregistrèrent plus rien et, fait curieux, le nombre des observations visuelles, dans la région, diminua aussi considérablement. Les « minéralogistes » décidèrent alors de rechercher la signification des éléments obtenus par eux.

Ils les étudièrent très attentivement et en parlèrent, à l'occasion, avec des confrères dans tous les Etats-Unis. Les taches solaires pouvaient être à l'origine des augmentations de radio-activité, mais elles étaient normales au moment où les appareils avaient enregistré ces augmentations, tandis qu'ils n'enregistraient rien quand les taches solaires cessaient d'être normales.

Les « minéralogistes » scrutèrent vainement toutes les autres causes possibles, faisant même appel à des confrères pour découvrir des erreurs qui eussent pu leur échapper. Un an s'était écoulé et ils n'avaient toujours aucune explication. Autant qu'ils avaient pu le vérifier, l'augmentation de la radio-activité et les observations visuelles s'étaient produites plus ou moins simultanément.

D'autres personnes, mises au courant par les « minéralogistes » effectuèrent des recherches particulières. Par exemple, deux étudiants en astronomie d'une université du sud-ouest utilisèrent un compteur de Geiger modifié. Mais comme ils ne purent installer un système d'enregistrement, ils durent monter la garde auprès de l'instrument, ce qui réduisit, naturellement, la durée

des périodes d'observation. Pourtant, à deux reprises, ils constatèrent une augmentation soudaine de la radio-activité. Mon ami le savant n'y attachait pas une grande importance, à cause des insuffisances de leur matériel.

Mais un grand laboratoire de l'Est, mis au courant par un colonel aviateur qui y était affecté, décida de participer aux recherches. Il s'était admirablement équipé. Un réseau très développé d'instruments pour la détection de la radio-activité existait dans un rayon de 150 kilomètres autour du laboratoire et on y trouvait également une chaîne de stations radar.

Grâce à l'autorité du colonel, les gens du laboratoire furent autorisés à contrôler les observations faites par ces installations. Ils constatèrent qu'en plusieurs cas où l'on avait enregistré une augmentation de la radio-activité, un radar indiquait un U.F.O. sur son écran. Ces faits se déroulèrent de janvier à juin 1951. Le personnel des stations radar et des postes d'observation de la radio-activité s'intéressa à ces recherches. Une liaison fut établie, d'autre part, avec les autorités qui recueillaient les rapports sur les U.F.O.

Un soir de juillet, juste avant le coucher du soleil, deux hommes appartenant au groupe du colonel quittèrent le laboratoire pour rentrer chez eux. Sur la route, ils rencontrèrent deux voitures stoppées, dont les occupants étaient descendus pour regarder quelque chose dans le ciel. Les deux savants descendirent eux aussi. A l'horizon oriental, ils aperçurent un brillant objet circulaire qui se déplaçait lentement vers le nord, l'observèrent pendant un moment, prirent des notes, et retournèrent au laboratoire.

D'intéressantes nouvelles les y attendaient. Le radar avait repéré un objet non identifié, se déplaçant vers le nord, près de l'endroit où ils avaient vu l'U.F.O. Un

chasseur avait décollé mais quand il arriva dans la région, cet objet avait disparu de l'écran. Le pilote distingua quelque chose, tourna vers le soleil pour prendre une route d'interception, et le perdit alors de vue.

Il fallut plusieurs jours pour obtenir les rapports des stations d'observation de la radio-activité. Ces rapports montrèrent que celles situées à l'est du laboratoire, c'est-à-dire sensiblement à l'aplomb de la route suivie par l'U.F.O., indiquaient un maximum d'augmentation de la radio-activité. Les stations de l'ouest n'avaient rien enregistré d'anormal.

L'incident encouragea le groupe du colonel à cause de sa signification éventuelle. Il décida d'installer un détecteur de radiations sur un *F-47*, dans un réservoir d'aile qui resterait vide. Si l'on signalait un U.F.O. dans la région, l'avion parcourrait un itinéraire déterminé pour voir si un secteur du ciel n'était pas plus radio-actif que les autres. Il se proposa également de réaliser un indicateur de direction qui permettrait au *F-47* de suivre l'U.F.O.

Mais des retards se produisirent. Des gens quittèrent le laboratoire avant la réalisation de ce matériel, et le colonel fut lui-même affecté ailleurs. L'effort n'aboutit à rien.

Mon ami le savant ne s'étonna pas que j'ignorasse les efforts de ce groupe. Personne n'en avait parlé, par crainte du ridicule. Il se déclara prêt à me fournir toutes les observations faites par les « minéralogistes » et me donna des indications pour me permettre d'entrer en liaison avec les deux étudiants astronomes et avec le groupe du colonel.

Je poursuivis cette enquête. Les éléments obtenus par les « minéralogistes » furent soigneusement analysés, mais nous estimâmes que nous pouvions en trouver de neufs et de plus significatifs en poursuivant dans cette

Page 129 sur 153

voie. Nous cherchâmes la trace de tous les gens dont mon ami m'avait parlé.

Ceux de l'organisme gouvernemental qui avaient effectué la première observation montrèrent beaucoup d'esprit de collaboration, ils soulignèrent qu'il s'agissait d'une activité strictement privée, ne pouvant se réclamer d'aucune sanction officielle. Attitude caractéristique, montrant combien les mots « soucoupes volantes » effrayaient certaines personnes. Ils me procurèrent le rapport original.

Nous retrouvâmes les deux étudiants qui remplissaient des fonctions secrètes au Nouveau-Mexique. Ils répétèrent l'histoire entendue de la bouche de mon ami le savant, hélas ils n'avaient pas conservé trace de leurs observations.

Lors de l'une d'elles, un dimanche matin, juste avant l'aube, l'un d'eux avait perçu un accroissement très net du bruit produit par le compteur de Geiger. Comme celui-ci atteignait son intensité maximum, un globe de feu, « très spectaculaire » traversa le ciel. Les deux observateurs avaient déjà vu plusieurs aérolithes verts et estimèrent que l'objet leur était comparable en tout point sauf par la couleur qui était bleuâtre et beaucoup plus brillante.

Lorsque ce globe de feu eut disparu, le compteur de Geiger redevint normal. En une occasion précédente, ils avaient constaté une semblable augmentation de la fréquente des cliquetis, sans rien apercevoir dans le ciel.

Tous les deux soulignèrent qu'on ne pouvait attacher une très grande importance à leurs observations, à cause du caractère un peu trop primitif de leur matériel, mais qu'elles justifiaient des recherches plus poussées.

Les dieux qui veillaient sur nous durent sourire à ce moment, car, peu après, un matin, un colonel de la base

de Wright-Patterson m'annonça sa visite. C'était celui qui avait inspiré les recherches du laboratoire de l'Est! Il me répéta, une fois de plus, l'histoire et me promit de télégraphier à la personne qui avait conservé les archives. Celles-ci, apprîmes-nous, avaient malheureusement été dispersées à la dissolution du groupe. Nous devions donc nous en tenir aux déclarations verbales du colonel. Comme il occupait un poste très important à Wright-Patterson, il eût été bien difficile de ne pas y ajouter foi.

Nous rassemblâmes donc tous les renseignements sur les incidents où il paraissait exister une corrélation entre la vue d'U.F.O. et la présence de radiations atomiques excessives dans la même région.

Il ne restait plus qu'une chose à faire : comparer les dates auxquelles des augmentations de la radio-activité s'étaient produites avec toutes les sources d'où nous étaient parvenus des rapports sur les U.F.O. C'était un travail considérable, mais, pensais-je, il devait nous apporter la preuve positive de l'existence ou de l'inexistence d'une corrélation.

Dès qu'il eut été effectué, j'en soumis les résultats à un groupe de conseillers scientifiques de l'Aviation. Leur réaction fut la même qu'en plusieurs occasions analogues antérieures. Ils s'intéressèrent vivement aux documents, mais, quand vint le moment de rédiger des conclusions par écrit, ils déclarèrent : « Rien de probant. » Si l'on avait pu photographier les U.F.O. au moment où les détecteurs de radiations donnaient des indications anormales, les conditions eussent été différentes, me dirent certains d'entre eux, par la suite. Personne ne pouvait expliquer le soudain accroissement de la radio-activité, mais rien ne prouvait qu'il était associé à l'apparition des U.F.O.

J'informai le colonel de ces conclusions qui ne lui plurent pas. Quand je rencontrai mon ami le savant et

le mis au courant, lui aussi hocha la tête. Tous deux eurent la même réaction signifiant : Nous ne sommes tout de même pas des imbéciles — Nous étions là, et avons vu — Eux ne s'y trouvaient pas. — Quel genre de preuve leur faut-il donc?

CHAPITRE XVI

LES AUTORITÉS MÉDITENT

Au début de janvier 1953, tous les savants pressentis pour faire partie de notre « jury » avaient accepté de se réunir pour prononcer un jugement sur les U.F.O. En revanche, nous convînmes que nous leur fournirions tous les documents que nous possédions. Nous projetions même de leur montrer les deux films, que certains officiers de renseignements considéraient comme une « preuve positive », pris à Tremonton et à Montana.

Ils ouvrirent leurs séances dans la matinée du 12 janvier. On leur demandait de se mettre d'accord sur l'un des trois verdicts suivants :

1. Tous les rapports sur les U.F.O. peuvent s'expliquer par des objets connus ou des phénomènes naturels; par conséquent, il est inutile de poursuivre les enquêtes.

2. Les rapports ne contiennent pas d'éléments suffisants pour arrêter une conclusion définitive. Le *Project Blue Book* sera maintenu, dans l'espoir d'en obtenir de meilleurs.

3. Les U.F.O. sont des véhicules interplanétaires.

En employant les mots « Certains », « Probables » et « Possibles », nous indiquions le degré de certitude de nos conclusions. Mais, même dans le cas des « possibles », nous avions la conviction d'avoir trouvé l'explication.

Qui avaient fait ces rapports? Pilotes et équipages aériens : 17,1 %. Savants et ingénieurs : 5,7 %. Opérateurs de tour de contrôle : 1,0 %. Radar : 12,5 %. Observateurs civils ou militaires de caractère général : 63,7 %.

Ceux qui nous intéressaient étaient les 429 « Inconnus », soit 26,94 %. Aussi les avions-nous étudiés avec le plus grand soin sous le rapport de la couleur, de la forme, de la direction d'où venaient les U.F.O., de l'heure de l'observation, et de bien d'autres détails, mais sans découvrir de traits caractéristiques ni de tendances particulières. La forme la plus fréquemment signalée était elliptique et la couleur, blanche ou « métallique ». Il y avait sensiblement à peu près autant d'observations de jour que de nuit. Les U.F.O. venaient de toutes les directions du ciel.

Parmi les « Inconnus », 70 % avaient été observés de l'air, 12 % du sol, 10 % repérés par des radars terrestres ou de bord, et 8 % observés à la fois à la vue et au radar.

Sur les 1.593 rapports, deux sur trois provenaient de femmes, mais, dans les « Inconnus », il y en avait dix d'hommes contre un de femme.

Deux autres éléments n'avaient pu être déterminés par nous : la fréquence des observations et leur répartition géographique. Depuis juin 1947, il se produisait une pointe très nette des rapports en juillet, puis une seconde, moins accusée, juste avant Noël. Nous avions essayé d'établir un rapport entre ces pointes et les marées de vives eaux, les essais atomiques, la position de la lune et des planètes, la nébulosité générale au-dessus des Etats-Unis, et une dizaine d'autres facteurs, sans jamais pouvoir expliquer pourquoi les gens voyaient plus d'U.F.O. à une période de l'année plutôt qu'à une autre.

En outre, on les signalait habituellement dans les régions voisines des endroits d' « intérêt technique », tels que nos établissements de l'énergie atomique, les ports, les districts industriels importants. Nos études montraient, en revanche, que les observations étaient inférieures à la moyenne en des points militaires d'intérêt aussi capital que les bases de l'aviation stratégique et celles de la Défense aérienne, certains dépôts de bombes A et les grands parcs à munitions. Il en était de même dans les centres très populeux, dénués d' « intérêt technique ».

Si les U.F.O. n'étaient pas des véhicules obéissant à une commande intelligente, leur distribution aurait dû être la même que celle de la population. Or, ce n'était pas le cas.

Notre étude des positions géographiques s'était étendue à d'autres pays. Les Etats-Unis ne détenaient nullement un monopole.

Aucun de nos rapports classés parmi les « Inconnus » ne permettait un calcul des dimensions, de la vitesse et de l'altitude qu'on pût considérer même comme à peu près exact. Tout ce que nous pouvions dire, c'est que certains U.F.O. se déplaçaient à une vitesse considérable.

Les radars nous en avaient fourni de fantastiques — jusqu'à 75 000 km/h — mais, dans aucun de ces cas on n'avait pu déterminer avec précision ce qui était à l'origine de l'observation. Dans le cas des observations simultanées à la vue et au radar, que nous considérions comme les plus dignes de foi, nous obtenions des vitesses de l'ordre de 1 100 à 1 200 km/h.

Nous n'avions jamais recueilli de « quincaillerie »,

— soucoupes volantes entières ou en morceaux — que nous eussions pu identifier, avec facilité, comme parfaitement terrestre. Nous étions liés par contrat avec un laboratoire d'analyses, et le matériel hétéroclite qu'il nous arriva de lui envoyer, n'y obtint jamais qu'un succès d'hilarité.

Il en fut de même pour les « entrées en relations » avec les hommes de l'espace. Depuis 1952 au moins une douzaine de gens ont prétendu s'être entretenus, voire s'être embarqués avec des équipages de soucoupes volantes. Ils ont fait des déclarations sous serment et présenté, comme « preuves », des photographies, des objets matériels, etc... Nous enquêtâmes sur certains de ces rapports et ne découvrîmes jamais le moindre fait derrière ces histoires.

Nous possédions une centaine de photographies ou de films. La plupart étaient des truquages — parfois si habiles que les experts éprouvèrent quelque peine à les découvrir. D'autres représentaient simplement des enjoliveurs de roue d'auto jetés en l'air, des soucoupes de fabrication locale suspendues par des fils, ou des négatifs grossièrement retouchés. Les autres photos provenaient de citoyens de bonne foi qui n'avaient pas reconnu quelque défaut de la pellicule ou avaient eu la chance de photographier un faux soleil ou un mirage.

Il n'en allait pas de même pour les films. Tout d'abord, il faut un spécialiste, disposant d'un matériel compliqué, pour falsifier un film. Or, nous en avions ou en connaissions quatre qui entraient dans la catégorie « Inconnus ». Deux avaient été pris par des cinéthéodolites à la base d'essais de White Sands, en avril et mai 1950, le troisième était celui de Montana et le quatrième celui de Tremonton. Nous avions soumis ces deux derniers à des milliers d'heures d'analyse. Comme nous comptions en entretenir le jury avec plus de détails, le vendredi, je glissai rapidement sur eux pour arriver plus vite au point suivant : les théories explicatives.

Il en a été présenté plusieurs au cours de l'histoire des U.F.O. Celle qui a reçu la plus grande publicité émane du Dr. Donald Menzel, de l'Université de Harvard. Il a écrit plusieurs articles dans le *Time* et le *Look*, puis un livre : *Soucoupes volantes*, pour démontrer que tous les rapports peuvent s'expliquer par divers genres de phénomènes lumineux. Cette théorie ne semblait pas dénuée de mérite, aussi l'étudiâmes-nous très soigneusement, avec le concours de *Project Bear*. Les conseillers scientifiques de l'A.T.I.C. en discutèrent avec des spécialistes européens de la physique atmosphérique. Les jugements que nous reçûmes, peuvent se résumer ainsi : « L'auteur a bien étudié le problème, mais ses explications ne nous apportent pas la panacée. »

D'autres théories reçurent aussi une très large diffusion. L'une expliquait tout par les grands ballons d'exploration de l'atmosphère, mais nous connaissions l'itinéraire de chacun d'eux et ils furent rarement pris pour des U.F.O. Leurs petits frères, les ballons-sondes, nous donnèrent beaucoup plus de mal.

Le génie militaire intervint à son tour, en déclarant qu'un de ses savants avait reproduit une soucoupe volante en laboratoire. Le major Dewey Fournet procéda à une enquête. Il s'agissait d'une plaisanterie, mais le savant en cause refusa tout d'abord d'en convenir. Il y gagna une certaine publicité, son prestige par contre subit une forte atteinte, ses confrères jugeant sévèrement son attitude.

Dans l'ensemble, déclarai-je au jury, nous n'avions tiré aucun secours de l'intervention bénévole des théoriciens. Quelques-uns des savants connaissaient manifestement les théories, car ils hochèrent la tête pour approuver sa déclaration.

J'abordai ensuite une autre question, assez fréquemment discutée : Les rapports sur les U.F.O. avaient-ils réellement débuté en 1947? Nous lui avions consacré une longue étude, effectuée en grande partie à la bibliothèque du Congrès. En fait, des objets étranges ont été signalés dans le ciel depuis l'époque biblique. Un vieux « negro spiritual » ne dit-il pas : « Ezéchiel vit une roue au milieu des airs »? Mais beaucoup de ces observations s'expliquaient par des phénomènes naturels dont on ignorait alors la nature.

Les premières pouvant se comparer à celles faites de nos jours parurent dans les journaux de 1896. Elles commencèrent dans la soirée du 22 novembre de cette année-là, lorsque plusieurs centaines d'habitants de la région de San Francisco, qui rentraient de leur travail, aperçurent un grand objet sombre « en forme de cigare, avec des ailes tronquées » qui se déplaçait vers le nord-ouest, au-dessus d'Oakland. Il disparut au-dessus de ce qui est aujourd'hui l'extrémité septentrionale du pont de la Porte d'Or; dans les heures qui suivirent, plusieurs milliers d'autres personnes le virent à Santa Rosa, Sacramento, Chico, Red Bluff et autres localités du nord de la Californie.

J'essayai de découvrir si ces dernières observations avaient été faites avant ou après l'annonce de l'apparition au-dessus de San Francisco, mais, au bout de cinquante-six ans, c'était quasi impossible. Pourtant, au cours d'une visite à la base d'Hamilton, le journal *Chronicle* me mit en rapports avec un de ses anciens employés de 1896. « Toute la rédaction, me confia-t-il, avait vu le « navire », comme il appelait l'objet, mais, réaction que j'ai souvent constatée, personne n'en avait parlé, de crainte d'être traité de « maboul ».

Le 30 novembre, le mystérieux « navire » revint au-dessus de la région de San Francisco, beaucoup des précédents incrédules furent alors convaincus de son

existence. Pendant quatre mois, on le signala au-dessus des localités de l'Ouest. Puis il passa dans le Midwest. Au début d'avril 1897, on le vit dans l'Iowa, le Nebraska, le Missouri, le Wisconsin, le Minnesota et l'Illinois. Le 10 avril, il se manifesta au-dessus de Chicago. A partir du 20, les observations cessèrent, plusieurs milliers de gens l'avaient vu.

La réaction fut la même qu'à notre époque. Ceux qui n'avaient pas aperçu l'objet « en forme de cigare, aux ailes tronquées » prétendirent qu'il s'agissait de billevesées. Les autres étaient prêts à se battre pour soutenir la sincérité de leurs déclarations. Thomas Edison, le grand savant de l'époque, déclara bien imprudemment à un reporter du *New York Herald :*

— Je préfère consacrer mon temps à des sujets présentant une valeur commerciale. Les aéronefs ne seront jamais que des jouets.

Je terminai mon exposé en traitant un autre point.

Au cours des dix-huit mois précédents, nous avions reçu, à *Project Blue Book*, la visite de plusieurs astronomes qui n'hésitaient pas à nous donner leur opinion mais refusaient de nous parler de celle de leurs confrères. Or, nous estimions qu'elle présentait une grande importance, et décidâmes, fin 1952, de procéder à une sorte de référendum. Nous nous adressâmes à l'un des plus éminents parmi les astronomes américains, dont nous connaissions l'impartialité sur la question, et lui demandâmes de recueillir les commentaires des autres au cours de conversations amicales, sans leur préciser qu'il s'agissait d'une enquête. Pour assurer la discrétion, il ne nomma ses confrères que par des pseudonymes.

Nous obtînmes ainsi l'opinion motivée de 45 astronomes d'une autorité reconnue par tous. Elle revêtait toutes les formes intermédiaires entre celle du Dr. C. qui voyait dans nos recherches « une façon imbécile de

gaspiller de l'argent pour enquêter sur un sujet encore plus imbécile », et celle du Dr. L., qui consacrait une grande partie de son temps précieux à étudier les rapports sur les U.F.O. parce qu'il croyait ceux-ci « réels ». 36 % déclaraient que la question ne les intéressait pas du tout, 41 %, en revanche, offraient leur concours si nous en avions besoin, et 23 % estimaient qu'il s'agissait d'un problème beaucoup plus sérieux qu'on ne le pensait généralement.

Aucun de ces astronomes, même au cours d'une discussion amicale, n'admit qu'il pouvait être question de véhicules interplanétaires. Ceux qui allèrent le plus loin se bornèrent à dire :

— Nous ignorons ce que c'est, mais il y a quelque chose de réel.

Si les U.F.O. étaient des « objets solides », avais-je souvent entendu dire, les astronomes les verraient. Or, aucun d'eux n'avait jamais vu, ni photographié une chose ressemblant à un U.F.O. dans son télescope, mais 11 % des 45 autorités consultées avaient constaté des phénomènes qu'ils ne pouvaient s'expliquer. Du point de vue technique, leurs observations n'étaient pas supérieures à des centaines d'autres que nous avions dans nos archives, mais leur qualité leur conférait une valeur particulière. Les astronomes savent ce qu'il y a dans le ciel.

Le fait intéressant était que 11 %, soit cinq d'entre eux, eussent effectivement aperçu des choses inexplicables. C'était plus que la moyenne pour un groupe de gens déterminés. Aussi, pour vérifier ce point, l'astronome auquel nous avions confié l'enquête, choisit-il 90 personnes au hasard — rencontrées au cours de ses voyages — pour leur parler des soucoupes volantes, se constituant ainsi ce que les psychologues appellent un « groupe de contrôle ». 86 % de ces personnes s'intéressaient aux U.F.O., contre 41 % parmi les astronomes,

mais seulement 1 % environ avait vu, contre 11 % pour ceux-ci. Il semblait en résulter que les astronomes voyaient plus d'U.F.O. que les citoyens ordinaires.

La séance fut levée après mon exposé et reprit le lendemain, à 9 heures. A en juger par la liste de questions dressée par certains membres du jury, ils avaient dû penser aux U.F.O. pendant toute la nuit.

Une des premières concerna les photographies prises par les grandes caméras des « patrouilles de météorites », installées en divers points de l'Amérique du Nord. Ces caméras fonctionnent toutes les nuits claires. Elles peuvent fixer l'image même de lumières très faibles, dont il est alors possible de déterminer la vitesse et l'altitude. Si des objets lumineux traversaient notre atmosphère, elles devaient, selon toute probabilité, les avoir photographiés. Or, elles n'avaient jamais rien enregistré dans ce domaine.

L'argument paraissait d'une extrême importance et nous l'avions déjà presque inscrit au compte négatif des U.F.O. lorsque nous procédâmes à une enquête plus complète. Au-dessous de 150 kilomètres d'altitude, découvrîmes-nous, les chances de réussir à photographier un U.F.O. diminuaient considérablement. Le fait nous fut révélé par une conversation entre notre « enquêteur » et un des astronomes attachés à ces « patrouilles de météorites ». Celui-ci avait vu un U.F.O. alors qu'il faisait fonctionner une des caméras.

Beaucoup de gens nous demandaient pourquoi les astronomes ne voyaient rien dans leurs grands télescopes. Ceux-ci sont réglés pour des années-lumière et leur champ est si étroit que même si les U.F.O. fourmillaient dans l'atmosphère, ils ne les repéreraient pas.

Le jury posa aussi la question suivante : Avions-nous étudié la fameuse émission radiodiffusée d'Orson Welles, qui en octobre 1938, avait semé la panique chez

des milliers de gens, pour reconnaître s'il existait des similitudes entre elle et les rapports ordinaires sur les U.F.O.?

Nous l'avions fait. Nos psychologues n'avaient pu nous fournir de réponse définitive qui leur aurait demandé un effort trop prolongé, mais ils nous présentèrent quelques conclusions. Certains des rapports pouvaient effectivement être attribués à une panique de ce genre, dans laquelle tout bon sens disparaît et qui donne une interprétation fantastique aux circonstances les plus banales. Mais il y en avait beaucoup d'autres où cette panique n'intervenait certainement pas, par exemple ceux des pilotes qui avaient vu des lumières mystérieuses et, pensant qu'il s'agissait de réflexions sur leur verrière, avaient éteint l'éclairage du cockpit, ou effectué des évolutions pour changer l'angle de réflexion et s'en débarrasser. Ou encore ceux qui avaient pris de l'altitude et piqué pour voir si la position relative de l'U.F.O. se modifiait. Ou celui de l'astronome amateur qui avait fait une excellente observation et, avant de la signaler, avait jugé nécessaire d'en discuter avec des astronomes professionnels et des physiciens pour essayer de découvrir une explication. Ou encore ceux des gens qui se posaient à eux-mêmes des questions logiques et n'étaient manifestement pas en proie à la panique.

Le jury consacra toute une journée à poser des questions sur les faits que je lui avais rapportés. Puis il en consacra une et demie à discuter cinquante des meilleurs rapports de la catégorie « Inconnus ». Un débat général s'engagea ensuite. Il porta principalement sur l'idée dont le major Fournet et moi avions parlé, plusieurs mois auparavant, à savoir la possibilité d'analyser les mouvements des U.F.O. pour découvrir s'ils pouvaient être attribués à l'action d'êtres intelligents. La question était délicate parce qu'elle n'était pas officielle, et elle

n'était pas officielle justement parce qu'elle était délicate : elle aboutissait à conclure qu'il s'agissait bien de véhicules interplanétaires. Personne n'avait voulu approuver notre idée.

Dewey Fournet, rendu à la vie civile dans l'intervalle, fut convoqué d'Houston où il habitait, afin d'exposer les recherches dont il avait été le principal artisan. Elles avaient porté sur plusieurs centaines de nos rapports les plus détaillés. Des méthodes extrêmement critiques avaient servi à éliminer tous ceux qui pouvaient concerner un objet connu : ballon, avion, corps céleste, etc., ne laissant que dix ou vingt de ces rapports. Mais, à cause même de ces méthodes, ceux-ci prouvaient, sans l'ombre d'un doute, que les U.F.O. étaient dirigés par des êtres possédant un cerveau égal ou supérieur au nôtre. Puis, expliqua Fournet, on avait étudié leur origine possible, et exclu l'hypothèse terrestre. Il ne restait donc qu'une conclusion : ces êtres ne pouvaient venir que de l'espace interstellaire.

Fournet et moi nous étions inquiétés, avant la séance, de l'effet qu'une conclusion aussi nette produirait sur le jury. Mais les questions qui nous furent posées, montrèrent que celui-ci la prenait très au sérieux. Fournet jouissait d'ailleurs d'une excellente réputation.

Le vendredi matin, nous présentâmes la grande attraction : les films de Tremonton et de Montana. C'étaient les meilleures photographies que *Project Blue Book* pût fournir. Les savants les connaissaient, surtout le premier. Depuis juillet, ils avaient constitué le sujet de bien des conférences à huis clos. Deux des laboratoires photographiques les plus importants du pays, celui de l'Aviation, à Wright Field, et celui de la Marine, à Anacostia, dans le Maryland, avaient passé de nombreuses heures à essayer vainement de prouver qu'il s'agissait de ballons, d'avions, de réflexions lumineuses. On envisagea même l'hypothèse d'une falsification, mais

on la rejeta, car il aurait fallu, pour cela, disposer d'un matériel qui existait seulement à Hollywood et que les auteurs des films ne possédaient pas.

Celui de Montana fut pris le 15 août 1950, par Nick Mariana, entraîneur de l'équipe de baseball de Great Falls. Il montrait deux grandes lumières brillantes traversant le ciel bleu, en formation. L'absence de nuages ne permettait pas de se faire une idée sur la vitesse des U.F.O. mais, à un certain moment, ils étaient passés derrière un château d'eau. On ne distinguait aucun détail, ces lumières avaient l'aspect de grands objets circulaires.

Mariana envoya ce film à l'Aviation dès 1950, mais, c'était la période où l'on ne voulait pas s'intéresser aux soucoupes volantes, et *Project Grudge* l'avait écarté avec la mention : « Reflets de deux avions à réaction *F-94*, qui se trouvaient dans la région. »

Je repris l'enquête en 1952, à la demande du Pentagone, fis interroger Mariana et obtins un exemplaire du film que j'envoyai au laboratoire pour analyse. Le laboratoire confirma qu'il ne s'agissait ni de ballons, ni d'oiseaux, ni de météores. Les objets ne se déplaçaient pas dans le sens du vent, ce qui excluait les premiers, et leur vitesse, quoique non exactement mesurée, écartait les deux autres explications.

Il n'en restait qu'une : des avions. L'officier de renseignements de Great Falls effectua des recherches très poussées. Deux avions seulement, des *F-94*, se trouvaient au voisinage de la ville au moment de l'observation et avaient atterri environ deux minutes plus tard. Mariana et sa secrétaire déclaraient avoir aperçu les avions dans un autre secteur du ciel, une ou deux minutes après que les U.F.O. eussent disparu vers le sud-est. Cette déclaration semblait éliminer l'hypothèse des avions, mais nous ne nous en contentâmes pas. Les lumières circulaires ne ressemblaient pas à des *F-94*, cependant on sait qu'un

avion peut, à n'importe quelle distance, refléter la lumière solaire et produire une tache brillante.

Nous étudiâmes donc l'itinéraire des deux *F-94*, et constatâmes qu'ils ne s'étaient pas approchés de l'endroit où l'on avait aperçu les lumières. Puis nous étudiâmes celles-ci et elles nous parurent trop stables pour pouvoir constituer des réflexions. En conséquence, nous donnâmes la mention « Inconnu » au film de Montana.

Celui de Tremonton fut pris le 2 juillet 1952, par le premier maître photographe de la Marine Delbert G. Newhouse.

Avec sa femme et ses deux enfants, il se rendait de la côte est à Oakland, en Californie. Il venait de dépasser Tremonton, ville de l'Utah, au nord de Salt Lake City, et avait parcouru une douzaine de kilomètres sur la route nationale 308, lorsque M^me^ Newhouse remarqua un groupe d'objets dans le ciel. Elle les montra à son mari, celui-ci regarda, arrêta la voiture sur le côté de la route et descendit pour mieux voir. Il comprit très vite qu'il s'agissait de quelque chose d'exceptionnel, car il n'avait jamais rien vu de semblable au cours de ses vingt et une années de service dans la Marine, et de ses 2 000 heures de vol comme photographe aérien. Une douzaine d'objets brillants, ressemblant à des disques « tournoyaient dans le ciel en formation lâche ».

Newhouse prit sa caméra, passa sur le téléobjectif et se mit à photographier les U.F.O., qui étaient restés groupés depuis le début. Cependant, juste avant qu'ils ne disparussent à l'horizon occidental, l'un d'eux se détacha pour se diriger vers l'est. Newhouse orienta sa caméra vers celui-ci et en prit plusieurs images avant sa disparition, en tenant son appareil immobile.

Dès que je reçus le film, je le portai au laboratoire de Wright Field. Les techniciens et moi le projetâmes vingt ou trente fois avec celui de Montana. Dans les deux films, les lumières étaient circulaires, sans qu'on

pût distinguer de détail. Mais, contrairement à ce qui se passait dans celui de Montana, les lumières du film de Tremonton s'évanouissaient pour se rallumer. Le fait suggérait un jeu de rayons sur des avions mais le bruit fait par une telle formation aurait dû s'entendre très loin à la ronde, et les membres de la famille Newhouse n'avaient rien entendu. Nous convoquâmes des pilotes de chasse. Ils déclarèrent qu'aucun avion n'était capable de faire ce que faisaient les U.F.O. dans le film.

Etaient-ce des reflets sur des ballons? Le laboratoire élimina cette hypothèse. Les réflexions causées par un ballon sont constantes, à cause de la forme sphérique. D'autre part, quand on en emploie plusieurs à la fois, ils sont attachés les uns aux autres et ne « tourbillonnent » pas. D'ailleurs, le fait que l'un d'entre eux s'était détaché vers l'est, était concluant.

Newhouse avait déclaré que, dans le cas de cet U.F.O. isolé, il avait gardé sa caméra immobile, laissant l'objet parcourir le champ. On mesura donc sa vitesse angulaire. Malheureusement il n'y avait pas de nuages au ciel, de sorte qu'on ne disposait d'aucun repère pour vérifier l'affirmation du photographe. En supposant l'U.F.O. à 15 kilomètres, il aurait parcouru plusieurs milliers de kilomètres à l'heure.

— Nous ne savons pas ce que c'est, mais il ne s'agit ni d'avions, ni de ballons, et nous ne pensons pas qu'il puisse s'agir d'oiseaux.

Telle fut la conclusion du laboratoire, au bout de plusieurs semaines d'études.

Le major Fournet avait parlé de ces films au laboratoire photographique de la Marine, à Anacostia, où on lui déclara qu'on avait quelque idée sur la façon de les analyser. Nous les lui envoyâmes dès leur retour de Wright Field. La Marine les étudia pendant deux mois. Elle venait de terminer son examen au moment

de la réunion du jury et ceux qui l'avaient effectué vinrent pour en rendre compte.

Nous projetâmes les films une bonne dizaine de fois devant les savants; parfois ensemble, pour qu'on pût les comparer.

Les spécialistes de la Marine n'employèrent pas les mots « véhicules interplanétaires » dans leurs conclusions mais dirent que les U.F.O. étaient des engins obéissant à une commande intelligente, et que ce n'était ni des avions, ni des oiseaux. Ils y parvinrent en étudiant le mouvement et la variation d'intensité des lumières, image par image.

Les savants posèrent des questions pour essayer de découvrir non pas un défaut, mais une lacune. Ils en trouvèrent une. Pour mesurer l'éclat des lumières, les opérateurs s'étaient servi d'un instrument appelé densitomètre. L'astronome du jury, à qui le maniement de cet instrument était très familier, jugea que les marins n'avaient pas employé une technique correcte. Cela ne signifiait pas que leurs mesures fussent erronées, mais qu'ils devaient procéder à une révision.

Après l'exposé des marins, un des membres du jury demanda une nouvelle projection du film de Tremonton. Il pensait, déclara-t-il, qu'il s'agissait de mouettes planant dans un courant thermal. Habitant Berkeley, il avait souvent vu des mouettes à très haute altitude, au-dessus de la baie de San Francisco. Nous avions pensé à cette hypothèse plusieurs mois auparavant, de grandes mouettes blanches vivant dans la région du lac Salé. Mais la vitesse de l'U.F.O. qui s'était séparé du groupe l'éliminait. Je le fis observer au savant. Le premier maître, me répondit-il, croyait avoir tenu sa caméra immobile, mais il pouvait avoir, inconsciemment, suivi l'objet, ce qui ôtait toute valeur à nos calculs. Je lui donnai raison sur ce point, tout en me refusant à admettre qu'il pût s'agir de mouettes.

Cependant, quelques mois plus tard, alors que j'attendais, à San Francisco, un avion pour Los Angeles, j'observai des mouettes dans un ciel sans nuages. Elles « chevauchaient une couche thermale » et volaient si haut qu'on les voyait seulement quand elles se présentaient d'une certaine façon. Alors, elles prenaient la forme d'une tache blanche et brillante, beaucoup plus grosse que celle qu'on peut attendre d'une mouette. La ressemblance avec le film de Tremonton était très grande. Je ne suis pourtant pas sûr que ce soit là l'explication.

La présentation de ces deux films termina notre participation aux travaux du jury. En cinq jours, nous lui avions fourni tous les détails certains que nous possédions. Il lui appartenait désormais de dire s'il s'agissait d'une réalité, de véhicules de quelque genre traversant notre atmosphère. Si la réponse était positive, il faudrait conclure à l'intervention d'êtres venant de l'espace interplanétaire, car, pas une seconde, aucun des participants ne pensa à une arme américaine ultra-secrète ni à un engin soviétique. Ces savants connaissaient tout ce qui se passait dans ce domaine aux Etats-Unis et savaient également qu'aucun pays du monde ne possédait une technologie assez poussée pour construire des engins capables d'effectuer les performances dont parlaient les rapports. Nous dépensions des milliards de dollars pour fabriquer des avions atteignant tout juste la vitesse du son, il eût été stupide de penser que tout cet argent servait à dissimuler l'existence d'une arme du genre des U.F.O. Il était aussi absurde d'imaginer que les Anglais, les Français, les Russes, ou quiconque pussent posséder sur nous une avance leur permettant de réaliser de tels engins.

Les savants délibérèrent pendant les deux journées suivantes. Ils relurent les rapports, firent projeter les films de nouveau, consultèrent d'autres savants pour

vérifier certaines de leurs idées, et discutèrent abondamment entre eux. Enfin, ils rédigèrent leurs conclusions et les signèrent. Le premier paragraphe déclarait :

— En tant que groupe, nous ne croyions pas à l'impossibilité que d'autres corps célestes soient habités par des créatures intelligentes. Il n'est pas impossible, non plus, que ces créatures aient atteint un degré de développement intellectuel leur permettant de visiter la terre. Cependant, rien dans tout ce que nous avons lu, dans les rapports relatifs aux prétendues « soucoupes volantes », ne tend à indiquer que ce soit bien le cas.

Ils rejetaient le film de Tremonton comme preuve, mais laissaient la porte entrebâillée en proposant une révision de l'étude de la Marine. Celle-ci ne la fit pas et plus d'un an s'écoula avant que d'autres éléments fussent mis en lumière.

Après mon départ de l'Aviation, je rencontrai Newhouse et eus un entretien de deux heures avec lui. J'ai connu, naturellement, de très nombreux observateurs d'U.F.O. mais peu m'impressionnèrent jamais autant que lui. Quand sa famile et lui les aperçurent, me dit-il, les objets se trouvaient beaucoup plus rapprochés qu'au moment où il les photographia. « En leur supposant la grosseur d'un *B-29*, ils eussent été à 3 000 mètres d'altitude », déclara-t-il. Le temps ne lui avait pas manqué pour les examiner. « On aurait dit deux timbales interverties, l'une sur l'autre. » Il ne supposait pas que les objets eussent la forme d'un disque, il en était certain, il l'avait nettement vue.

Le jury dénia également au film de Montana le caractère de preuve positive, à cause de la présence des deux avions à réaction. Les observateurs avaient bien déclaré que ceux-ci se trouvaient dans une autre partie du ciel, et notre enquête confirma leurs dires, mais il subsistait une possibilité de liaison entre eux et les U.F.O., et

nous ne pouvions affirmer ni l'existence, ni l'inexistence de cette liaison.

L'étude des mouvements faite par le major Fournet fut de même écartée. Le jury déclara à l'unanimité qu'il lui aurait attaché plus d'importance, si nous avions pu leur présenter la trace enregistrée de ces mouvements, par photographie directe ou au radarscope. Mais dans les dix ou vingt rapports retenus pour démontrer que les U.F.O. obéissaient à une commande intelligente, nous ne pouvions nous baser que sur ce qu'avaient vu les observateurs. Or, ni l'œil, ni l'esprit humains ne sont de bons enregistreurs, comme le démontre le fait qu'il existe autant de versions d'un accident que de témoins.

Chacun des cinquante meilleurs rapports, soumis par nous à l'examen du jury, présentait quelque lacune, extrêmement faible dans la plupart des cas, mais dès qu'il existe une lacune, il ne peut y avoir d'appréciation scientifique; or, c'était une appréciation scientifique que nous réclamions.

Les savants soulignaient ensuite la gravité de la décision que nous les avions chargés de prendre. Ils avaient fait tous leurs efforts pour rester objectifs, déclaraient-ils, mais nous n'avions à leur offrir que des preuves par présomption, de bonne valeur, sans aucun doute, mais rien de concret, pas de pièces à conviction, pas de photographies montrant quelque détail des U.F.O., pas de mesures de vitesses, d'altitudes, de dimensions; bref, pas de faits solides, bien établis, scientifiques. Prendre une décision capable d'exercer une influence sur des millions d'êtres humains pouvait, dans de telles conditions, aboutir à une des plus graves erreurs de toute l'histoire de l'humanité.

Dans leurs conclusions, ils évoquèrent la possibilité que les U.F.O. pussent être un phénomène naturel nouveau, encore inconnu. Toutefois, déclarèrent-ils, ils n'y

attachaient pas une foi excessive, car, dans ce cas, les manifestations eussent présenté un même caractère général qu'on ne trouvait pas dans les rapports.

La partie suivante s'intitulait « Recommandations ». Je m'attendais à ce qu'ils proposassent de dissoudre le *Project Blue Book* ou, tout au moins, de réduire ses activités, avec appréhension, d'ailleurs, parce que j'avais la conviction que nous ne tenions pas la solution définitive, qu'il nous fallait d'autres preuves, et meilleures, avant de pouvoir se prononcer catégoriquement. Mais ils ne le firent pas; bien au contraire, ils proposèrent de donner encore plus d'ampleur à notre organisation. Trop de rapports, disaient-ils, avaient été présentés par des gens dignes de foi, sachant ce qu'ils voyaient, ne parlant pas à la légère. Et nous avions bien besoin d'obtenir autre chose que des preuves indirectes! Sans doute avaient-ils la conviction que nous parviendrions à des résultats intéressants, car la réalisation de leurs propositions devait coûter très cher. Il s'agissait de quadrupler l'effectif du *Project Blue Book*, de lui adjoindre des spécialistes de l'électronique, de la météorologie, de la photographie, de la physique, et d'autres sciences encore. Il faudrait s'efforcer d'installer des instruments dans les régions les plus visitées par les U.F.O., afin d'obtenir des mesures et des enregistrements précis. Partout ailleurs, les savants militaires et civils seraient alertés, pour qu'ils pussent, eux aussi, participer aux observations.

Finalement, recommandaient-ils, le public devrait être tenu au courant de chaque phase de l'enquête, des détails des observations, des conclusions officielles et des raisons de celles-ci. On atteindrait ainsi un double but : dissiper l'atmosphère de mystère créée en gardant les choses secrètes, et maintenir l'Aviation en éveil pour éviter les enquêtes trop hâtives ou négligentes.

Dans les milieux gouvernementaux, ces conclusions

du jury provoquèrent des réactions très diverses. Certaines gens en furent satisfaits, d'autres moins. Même l'opinion des savants les plus éminents du pays ne pouvait mettre fin, du jour au lendemain, à la controverse engagée depuis cinq ans. Ceux à qui le verdict ne plaisait pas et qui avaient assisté au procès en spectateurs, estimèrent que le « jury » n'avait pas su s'affranchir de ses préjugés, qu'il avait eu peur de prendre ses responsabilités. Ils ne voyaient aucune raison pour continuer à supposer que les U.F.O. n'étaient pas des véhicules interplanétaires.

CHAPITRE XVII

QUE SONT LES U.F.O. ?

Les U.F.O. ne demeurèrent pas oisifs en attendant que les savants se fussent prononcés sur leur nature. Ils continuèrent à se manifester pour ne pas laisser l'intérêt à leur sujet se refroidir.

Le 28 janvier 1953, quelques minutes avant minuit, la base de Wright-Patterson reçut un message destiné à *Project Blue Book*. Il portait la mention « Très urgent » et me fut remis à minuit et demi : un pilote avait chassé un U.F.O. Il ne donnait pas beaucoup de détails mais paraissait fort intéressant. Je téléphonai au pilote, à la base de Moody et enregistrai notre conversation sur magnétophone pour ne pas en perdre un mot.

Ce pilote exécutait un vol de contrôle, sur un *F-86*, entre les trois bases aériennes de Moody, Lawson et Robins, situées toutes les trois en Géorgie. A 21 h 35, il se trouvait à 1 800 mètres d'altitude, se dirigeant vers Lawson. A ce moment, il regarda vers le bas, aperçut les lumières d'Albany, puis, en relevant les yeux, vit une lumière blanche très brillante « à 10 heures ». C'est une étoile d'un éclat exceptionnel, pensa-t-il, ou bien

quelque autre avion. Non, ce ne peut pas être un avion avec cette forme circulaire.

La nuit était très belle; le pilote avait du temps, aussi eut-il l'idée de s'en approcher. S'il s'agissait d'un avion, il s'en apercevrait bien vite; s'il s'agissait d'une étoile, sa position relative ne changerait pas, même s'il montait à 9 000 mètres. Il vérifia son alimentation en oxygène, augmenta la puissance de son moteur et commença à s'élever. Trois ou quatre minutes plus tard il devint évident qu'il passait au-dessus de la lumière et que celle-ci s'était déplacée par rapport aux étoiles. Il devait donc s'agir d'un avion, se dit-il, d'un avion si éloigné qu'on ne pouvait distinguer les feux vert et rouge à l'extrémité des ailes.

Autant valait acquérir une certitude. Il amorça donc un piqué. Lorsque l'aiguille du machmètre tangenta la ligne rouge, le pilote constata qu'il se rapprochait, parce que la lumière grossissait, mais il n'apercevait toujours pas d'autres feux. En outre, la couleur n'était plus blanche, elle changeait, passant du blanc au rouge, puis du rouge au blanc dans un cycle d'environ deux secondes. Il observa le phénomène à deux ou trois reprises et, tout à coup, la lumière se transforma en un triangle parfait, pour se séparer, l'instant d'après, en deux triangles l'un au-dessus de l'autre. A ce moment, il se trouvait en vol horizontal et ne se rapprochait plus. Puis, dans un éclair, la chose disparut. Le pilote employa la formule que j'avais si souvent entendue :

Exactement comme lorsqu'on manœuvre un interrupteur : elle était là et, l'instant d'après, elle était éteinte.

— Que pensiez-vous voir? demandai-je.

Il avait pensé à une soucoupe volante, me répondit-il, mais « il ne gobait pas ces histoires ». Peut-être avait-il eu le vertige? En tout cas, il s'était senti ridicule et heureux d'être seul à bord.

A ce moment, regardant devant lui, il aperçut les

lumières de Fort Benning et de Lawson, point où il devait tourner. Il vérifia l'état de son combustible, constata que la montée en avait consommé beaucoup et décida de rentrer directement à Moody, sans passer par Robins. Il appela la station terrestre pour annoncer son changement de plan, mais avant qu'il put l'exécuter, l'opérateur lui demanda s'il n'avait pas vu une lumière mystérieuse.

Eh bien... oui, il avait vu une lumière.

L'opérateur continua en expliquant que la chasse avait été suivie au radar. Celui-ci avait tout d'abord saisi l'U.F.O., et c'était un U.F.O. parce qu'il se déplaçait beaucoup trop lentement pour être un avion, puis repéré l'approche du *F-86*, la montée et le piqué. La distance entre les deux avait diminué au début, mais l'U.F.O. avait augmenté de vitesse pour conserver une avance confortable. Cela avait duré pendant deux ou trois minutes, puis l'objet était sorti de l'écran à une vitesse terrifiante. Les gens du radar avaient essayé d'entrer en liaison avec le pilote du *F-86*, mais avaient dû emprunter le relais de la tour de contrôle.

L'U.F.O. venait d'obtenir un double résultat : un nouveau rapport avec la mention « Inconnu » et un nouveau converti aux soucoupes volantes!

Deux ou trois semaines après la réunion du « jury », je fus averti que les propositions de celui-ci étaient approuvées. Nous devions passer sans délai à l'exécution. J'avais déjà envoyé, au Pentagone, un plan pour la mise en place d'instruments d'observation. Pour augmenter notre personnel, j'adressai une demande à l'A.T.I.C.

Je ne tardai pas à connaître une série de contretemps. Le jury avait fortement recommandé de ne rien tenir secret, de tout communiquer au public. En conséquence, lorsque la presse entendit parler du film de Tremonton, dont l'existence avait été rigoureusement

tue jusque-là, j'acceptai le principe de le montrer aux journalistes. A leur intention, j'écrivis une note qui fut approuvée par le général Garland, alors chef de l'A.T.I.C., puis soumise au Pentagone. J'y répétai l'observation du jury : « Jusqu'à preuve du contraire, il n'y a aucune raison pour ne pas croire qu'il s'agit d'un vol de mouettes ». J'ajoutai qu'il s'agissait là seulement d'une opinion et que nous ne possédions aucune certitude. La réponse du Pentagone fut un « non catégorique. Ni le film, ni la note ne seraient communiqués à la presse. Nous devions appliquer strictement le mot d'ordre : « Ne rien dire » !

Soit dit en passant, cette politique est toujours en vigueur. Le 7 janvier 1955, le bulletin de renseignements de l'Aviation déclarait encore : « On parle beaucoup trop des U.F.O... Taisez-vous. »

En décembre 1952 j'avais demandé une nouvelle affectation, tout en acceptant de rester à la tête de *Project Blue Book* jusqu'à la fin de février, afin qu'on eût le temps de me désigner un remplaçant. Celui-ci ne vint pas. Plusieurs de mes officiers s'en allèrent, rendus à la vie civile ou affectés à un nouveau poste sans être remplacés. Quand je partis, pour accomplir un stage de deux mois à Denver, il ne restait plus au bureau que deux personnes : le lieutenant Bob Olsson et le soldat de première classe Max Futch. Evidemment, ils ne pouvaient accomplir beaucoup de besogne à eux deux.

Je revins en juillet 1953, moment où le lieutenant Olsson quittait l'Aviation à son tour, et reçus l'ordre de « me développer ».

Pendant mon absence, le Pentagone avait rejeté notre plan pour la mise en place d'un nouveau matériel, visant à l'installation d'un réseau de caméras astronomiques en liaison avec des radars. Le général Garland livra une bataille obstinée mais vaine. On décida que

les caméras munies d'un réseau diffractif suffiraient. Or, quand nous essayâmes celles-ci, nous constatâmes qu'elles ne pouvaient photographier convenablement une source lumineuse d'un million de bougies à 450 mètres. Elles furent cependant mises en place.

Mon premier soin, à mon retour, fut d'étudier les rapports arrivés dans l'intervalle. Je n'en trouvais qu'un d'exceptionnel. Il provenait de la base de Luke, dans l'Arizona, où était établie l'école des pilotes de chasseurs-bombardiers. De très intéressantes photographies l'accompagnaient.

Le 3 mars, à la fin de la matinée, il n'y avait que quelques cirrus très élevés dans le ciel, lorsqu'un pilote décolla de Luke avec un *F-84*. Ce pilote avait récemment volé en Corée, sur des *F-51* et suivait un cours d'adaption aux appareils à réaction. Il se dirigea vers la station radio de Blythe, située à environ 200 kilomètres à l'ouest de Luke. Il montait depuis plusieurs minutes et venait d'entendre les lettres B.L.H., caractéristiques de la station, lorsqu'il aperçut — « à 2 heures » — ce qu'il prit pour un avion coupant sa route de gauche à droite, en laissant une longue et mince traînée de vapeur. Un coup d'œil sur l'altimètre lui montra qu'il volait à 6 900 mètres. L'objet devait se trouver vraiment très haut, pensa-t-il, parce qu'il ne distinguait rien sur l'avant de la traînée. Il modifia son cap de quelques degrés sur la droite de façon à suivre celle-ci et accentua la rapidité de sa montée. Bientôt, il comprit qu'il se rapprochait, parce qu'il se trouvait au-dessous de la partie centrale de l'objet qui émettait la vapeur. Cependant, il ne le voyait toujours pas. Etrange, se dit-il, une traînée de vapeur ne naît pas comme cela, il faut une source pour la produire. L'altitude était alors de 10 500 mètres, et l'appareil atteignit bientôt son plafond. Le pilote redescendit de 300 mètres et continua — il se trouvait alors au-dessous de la traînée

et sur son avant, mais ne voyait toujours rien. A ce moment, il s'inquiéta. Nous ne possédions aucun avion capable de voler au-dessus de 16 000 mètres, sauf quelques appareils d'essais comme le *D-558* et ceux de la série X, et ils ne s'éloignaient jamais beaucoup de la base d'Edwards, en Californie. D'autre part, il ne se trouvait pas, d'après son évaluation, à plus de 4 500 mètres de l'extrémité de la traînée, distance à laquelle on reconnaît n'importe quel avion dans la transparence de l'atmosphère supérieure. Il fit évoluer son *F-84* dans tous les sens, pensant qu'un défaut de sa verrière l'empêchait de distinguer l'avion, mais ces manœuvres restèrent sans résultat. En tout cas, l'objet, quel qu'il fût, était diablement haut ou diablement petit, et se déplaçait à environ 450 km/h.

Comme son combustible diminuait fortement, le pilote releva le nez de son appareil, prit une dizaine de mètres de film avec sa mitrailleuse-photographique, et regagna sa base. On développa aussitôt la pellicule. Elle montrait bien la traînée mince, curieuse, fourchue... mais pas d'avion.

Notre laboratoire confirma qu'il s'agissait d'une traînée de vapeurs et non d'une formation nuageuse. La Défense aérienne déclara qu'il n'y avait pas d'avion dans la région. D'ailleurs, quelques minutes après le départ du pilote, l' « objet » entra dans une zone d'identification, où le radar ne repéra absolument rien.

Restait une possibilité : notre astronome déclara que la traînée ressemblait exactement à celle d'un météore. Mais le pilote affirmait que la tête de cette traînée se déplaçait à 450 km/h. Il ne pouvait préciser la distance qu'il avait parcourue. Cependant, quand il avait entendu l'indicatif de Blythe, il se trouvait sur la route aérienne Verte 5, à une cinquantaine de kilomètres à l'ouest de sa base, et quand il avait abandonné la chasse, il était arrivé presque à la station de Needles, à 120 kilomètres au nord de Blythe. De là, il aperçut le lac Mohave, dans le lointain.

S'agissait-il d'un « jet-stream » à haute altitude? On vérifia que les vents soufflaient régulièrement de l'ouest au-dessus de 6 000 mètres. Il existait bien un « jet-stream », mais beaucoup plus au nord.

Quelques mois plus tard, je bavardais avec un capitaine qui était à Luke au moment de l'incident, connaissait bien le pilote et l'avait entendu maintes fois raconter son histoire.

— Je n'avais pas encore attaché beaucoup d'importance à ces observations de soucoupes volantes, me dit-il, mais notre camarade est un garçon très sérieux. Qu'a-t-il vu, à votre avis?

Je l'ignorais. Peut-être n'avançait-il pas aussi vite qu'il le croyait. Dans ce cas, il pouvait s'agir de la traînée d'un météore. Mais si la chasse s'était vraiment étendue sur 130 kilomètres, alors il s'agissait bien d'un U.F.O. Cependant, il est difficile d'admettre qu'un pilote ne sache pas ce qu'il fait.

Le nombre des rapports diminua considérablement pendant l'été de 1953. En mai, juin et juillet 1952, nous en avions reçu 637 bons; pendant les mêmes mois de 1953, il en arriva seulement 76. Nous pensions que juillet ramènerait sa pléthore habituelle, il n'en fut rien. Avec 21 rapports, il fut, au contraire, le mois le plus creux de l'année. Mais d'autres événements se produisirent.

Project Blue Book reçut le renfort dont il avait tant besoin par la création d'un autre organisme d'enquête.

Depuis mon retour, j'avais essayé d'exécuter les ordres, c'est-à-dire d'obtenir du personnel pour suivre les recommandations du « jury », je m'étais heurté à un refus poli. J'entrepris donc de découvrir s'il n'existait pas quelque autre organisation capable de nous aider. Un jour que j'exposais ce désir au général Bur-

gess, chef du service de renseignements de la Défense aérienne, il me signala la récente entrée en service de la 4 602ᵉ escadrille, spécialisée dans le renseignement, et m'annonça qu'il allait essayer de créer une collaboration entre nous.

Quinze jours plus tard c'était chose faite. J'étais de retour à Colorado Springs pour dresser un programme d'action avec le colonel White, chef de la 4 602ᵉ escadrille.

En temps de guerre, celle-ci est chargée d'interroger les aviateurs ennemis faits prisonniers, et, en temps de paix, elle participe aux divers exercices mettant en œuvre plusieurs unités. Elle dispose d'équipes réparties sur tout le territoire des Etats-Unis qui peuvent partir pour n'importe où, à la première alerte, en utilisant des avions, des hélicoptères, des canoës, des jeeps ou des skis. Ces équipes avaient déjà établi des liaisons avec la police et toutes les autorités militaires situées dans leur zone respective. Elles se trouvaient donc dans d'excellentes conditions pour recueillir toutes les déclarations concernant les U.F.O. Leurs membres recevaient une formation spéciale pour procéder aux interrogatoires et chacune possédait un conseiller technique. Nous ne pouvions désirer meilleur allié.

Nous dressâmes rapidement nos plans. Quand nous recevrions un rapport intéressant, nous alerterions la 4 602 qui engagerait immédiatement une de ses équipes. Celle-ci nous télégraphierait les résultats de son enquête. Si elle concluait à une cause inconnue, nous entreprendrions l'étude pour essayer de découvrir l'explication avec le concours de *Project Bear*.

Quelques semaines plus tard je retournai à la vie civile. Les U.F.O. durent apprendre ce départ, car ils se livrèrent, juste auparavant, à une nouvelle manifestation, qui est parmi la meilleure de nos archives.

J'en eus connaissance vers 2 heures du matin, le

13 août 1953, par un coup de téléphone de l'A.T.I.C. Un rapport venait d'arriver avec une priorité à peine inférieure à celle qu'eût reçu l'annonce d'une attaque contre les Etats-Unis. Ce coup de téléphone me fut donné par Max Futch. Je notai une légère hésitation dans sa voix et, en conséquence, lui demandai ce qu'il pensait personnellement de ce rapport. Sa réponse mérite de demeurer dans l'histoire des U.F.O.

— Comme vous le savez, capitaine, me dit-il, j'ai lu tous les rapports arrivés depuis un an et n'ai jamais vraiment cru aux soucoupes volantes. Mais, celui-ci, il faut que vous le voyiez!

Une demi-heure plus tard j'étais à l'A.T.I.C., juste à temps pour recevoir un autre coup de téléphone, du Pentagone celui-là. Quelqu'un y avait été tiré de son lit, comme moi.

Je pris le premier avion civil partant de Dayton pour Rapid City, dans le Dakota méridional. Désireux d'effectuer personnellement l'enquête, je n'alertai pas la 4 602ᵉ escadrille. J'interrogeai tous ceux qui avaient quelque rapport avec l'incident et reconstituai ainsi une histoire extraordinaire.

Le 12 août, un peu après la tombée de la nuit, la station radar de la Défense aérienne, située à la base d'Ellsworth, juste à l'est de Rapid City, reçut un appel du bureau central du Corps des observateurs. A Black Hawk, soit à une quinzaine de kilomètres à l'ouest d'Ellsworth, une femme avait aperçu une lumière extrêmement brillante, très basse au-dessus de l'horizon du nord-est. A ce moment le radar, qui opérait avec un avion, dans un autre secteur, fut alerté et il repéra un objectif à l'endroit indiqué par cette femme. Le sous-officier de service examina cet objectif pendant plusieurs minutes. Il connaissait les effets produits par les aberrations météorologiques, mais, cette fois, il ne pouvait en être question, l'objet étant « bien défini,

solide et brillant ». On put en mesurer l'altitude : 4 800 mètres.

Le sous-officier demanda à être mis en liaison par téléphone avec la femme qui continuait à observer l'objet. Ils comparèrent leurs notes, mais la femme s'arrêta au milieu d'une phrase pour s'écrier :

— Il commence à bouger... Il se dirige au sud-ouest, vers Rapid!

Le sous-officier regarda son écran. L'objectif se déplaçait bien vers le sud-ouest. Il cria à deux de ses hommes de sortir, pour observer le ciel. Immédiatement, ceux-ci signalèrent une lumière bleuâtre, se mouvant en direction de Rapid City. Sur l'écran, il en était de même. L'objet, ainsi suivi de trois points différents, effectua une évolution autour de la ville et regagna sa position initiale dans le ciel.

Le sous-officier prit alors contact avec un *F-84*, en patrouille à l'ouest de la base, et guida le pilote vers l'objet, qui se trouvait toujours à 4 800 mètres d'altitude. Le pilote aperçut la lumière et se dirigea vers elle. A ce moment l'objet recommença à se mouvoir et ce mouvement fut observé par le sous-officier, par la femme et par le pilote. Tous regardaient donc bien le même objet.

Celui-ci prit rapidement de la vitesse en s'élevant et en se dirigeant vers le nord. Le *F-84* le suivit. Le pilote remarqua qu'il devenait plus brillant et le signala au sous-officier qui répondit l'avoir toujours sur son écran.

Mais l'avion à réaction ne put jamais se rapprocher à moins d'une certaine distance. L'U.F.O., me dit le sous-officier, semblait posséder une sorte de radar qui agissait automatiquement sur la puissance de propulsion. La distance de séparation ne tomba pas au-dessous de 5 000 mètres.

La chasse se poursuivit en direction du nord, au-delà

des lumières de Rapid City et de la base, dans la nuit noire.

Après avoir parcouru ainsi près de 200 kilomètres, le manque de combustible contraignit le pilote à faire demi-tour. Il en fut heureux, me déclara-t-il, car il éprouvait une véritable inquiétude à se savoir seul avec un U.F.O. au-dessus d'un territoire désolé.

Le *F-84* reparut bientôt sur l'écran du radar, faisant route vers sa base. L'objet revint, lui aussi, à 15 ou 20 kilomètres derrière lui.

A ce moment, le sous-officier reçut un coup de téléphone de l'escadrille d'interception de la base. Les pilotes en alerte avaient entendu les conversations dans l'éther, et se refusaient à croire ce qu'ils entendaient. Un *F-84* se tenait prêt à décoller et un pilote, vétéran de la seconde guerre mondiale et de la Corée, demandait l'autorisation de partir avec lui. Le contrôleur donna son accord.

L'avion prit l'air au bout d'une ou deux minutes. Le contrôleur le guida vers la lumière et le pilote aperçut celle-ci. Il s'en rapprocha. L'objet s'éleva alors en altitude, en se déplaçant, cette fois, vers le nord-est. Le pilote s'éleva aussi et se trouva bientôt au-dessus de la lumière. Il piqua alors pour prendre plus de vitesse, mais le même phénomène se répéta : quand il arriva à 5 000 mètres de l'objet, celui-ci prit de la vitesse pour s'écarter.

En dépit de ce qu'il voyait et de ce que lui disait le contrôleur, le pilote ne parvenait pas à croire qu'il pût s'agir d'une manifestation inexplicable. Il éteignit son éclairage pour s'assurer que celui-ci n'était pas à l'origine de tout. Ce n'était pas cela. Peut-être le reflet d'une lumière terrestre? Il fit rouler son appareil... la position de l'objet lumineux ne changea pas. Une étoile? Il en choisit trois comme points de repère. L'U.F.O. se déplaçait par rapport à elles. Eh bien, se

dit-il, s'il s'agit de quelque chose de solide, je devrais le trouver au radar. Il mit celui-ci en marche. Presque aussitôt la lampe rouge s'alluma. Il avait donc un objet réel devant lui. Alors, il s'effraya, comme il me l'avoua franchement par la suite. Il avait vu des Messerschmitt au-dessus de l'Allemagne et des *MIG-15* au-dessus de la Corée, mais cette lumière bleuâtre, inexplicable, lui faisait peur. Il demanda au contrôleur l'autorisation de rompre la poursuite.

Cette fois, la lumière ne reparut plus sur l'écran. Au moment de sa disparition, elle se dirigeait vers Fargo, dans le Dakota septentrional. Le contrôleur alerta le bureau central de cette localité. On lui répondit tout d'abord qu'on n'avait rien vu, mais on le rappela au bout de quelques minutes pour lui dire que les postes d'observation situés à quelques kilomètres à l'ouest de Fargo, venaient de signaler une lumière bleuâtre, se déplaçant rapidement.

Nous poussâmes l'enquête d'une façon extrêmement approfondie, sans négliger le moindre aspect de l'incident, mais nous ne découvrîmes absolument rien. Il nous fallut ajouter un point d'interrogation à notre liste... le plus grand de tous.

En quittant *Project Blue Book* et l'Aviation, j'ai pris officiellement congé des U.F.O., mais j'ai conservé le contact avec eux, en faisant d'assez fréquentes visites à l'A.T.I.C. et à mon successeur le capitaine Charles Hardin.

Au cours de ces dernières années, les U.F.O. se sont plus particulièrement manifestés en Europe. A l'été de 1953, les observations commencèrent à se multiplier au-dessus de l'Angleterre et de la France. En septembre, plusieurs radars de la région londonienne repérèrent des objectifs non identifiés qui passaient au-dessus de la ville à des altitudes variant de 14 000 à 20 000 mètres.

Les opérateurs affirmèrent qu'il ne s'agissait pas d'aberrations météorologiques, et ils connaissaient bien leur métier.

En octobre, l'équipage d'un appareil des British European Airways, signala qu'un « étrange objet aérien » avait accompagné son bimoteur Elizabethan pendant une demi-heure. Le 3 novembre, vers 14 h 30, les radars de Londres repérèrent de nouveaux objectifs. Deux *Vampire* décollèrent. Les pilotes virent encore un « étrange objet aérien ». A la station radar on l'aperçut également dans le télescope, il ressemblait « à une balle de tennis blanche, aplatie ».

En janvier 1954, deux pilotes de ligne suédois annoncèrent qu'ils avaient pu nettement examiner un U.F.O. avant sa disparition dans un banc de nuages. Il ressemblait à un disque, avec un bossage au centre. Le 3 juillet, à 8 h 15, le commandant, les officiers et les 463 passagers d'un paquebot hollandais virent « un objet verdâtre, en forme de soucoupe, ayant sensiblement la moitié du diamètre de la pleine lune », traverser le ciel et disparaître parmi des nuages très élevés.

A la fin d'août, la presse publia une information sensationnelle. Le 25 août, deux jeunes Norvégiennes de Mosjoen cueillaient des mûres, lorsque, brusquement, un homme sombre, aux cheveux ébouriffés, sortit de derrière des buissons. Il souriait et, s'avançant vers elles, se mit à leur parler avec volubilité. Les jeunes filles comprenaient l'anglais mais ne parvinrent pas à saisir ce qu'il leur disait. Au début, elles eurent très peur, mais le sourire amical de l'homme les « désarma ». Il fit quelques croquis de soucoupes volantes et montra le ciel. « Il voulait manifestement nous montrer quelque chose », dit une des deux Norvégiennes.

Quelques jours plus tard, on découvrit que cet « habitant de l'espace interplanétaire » était un pilote d'héli-

coptère américain, qui était affecté aux forces de l'O.T.A.N. en Norvège, et s'était égaré.

Puis les U.F.O. se transportèrent en Italie. Des milliers de personnes virent un étrange objet, en forme de cigare, planer pendant quarante minutes au-dessus de Rome. Des journaux prétendirent que des radars l'avaient repéré, mais je n'ai jamais pu obtenir confirmation du fait.

En décembre, la presse publia une photographie montrant deux U.F.O. dans le ciel de Taormina, en Sicile. On y voyait trois hommes, sur un pont, et un quatrième courant avec une caméra. Tous semblaient regarder deux objets en forme de disque. Malheureusement, une étude un peu sérieuse démontrait qu'ils regardaient non pas ces objets, mais plus à droite. J'incline à croire, avec le capitaine Hardin, que le photographe ne sut pas très bien juxtaposer ses deux expositions.

A la fin d'octobre, les journaux yougoslaves annoncèrent que leur gouvernement s'intéressait officiellement aux U.F.O. et allait procéder à une « enquête très poussée », à la suite de rapports émanant « d'opérateurs de tour de contrôle, de stations météorologiques et de centaines de paysans ». Ils ajoutaient : « Les astronomes des observatoires ont vu ces étranges objets, de leurs propres yeux. »

Puis les rapports se multiplièrent. Des pilotes de ligne virent des U.F.O., des pilotes militaires en chassèrent, des radars en repérèrent. La presse prit parti, et l'Europe connut une controverse aussi confuse que celle qu'avaient subie les Etats-Unis. Lord Dowding, maréchal de l'Air britannique, se prononça pour les soucoupes volantes. Le chef d'état-major de l'aviation hollandaise se prononça contre elles. Herman Oberth, père des fusées allemandes, déclara qu'il s'agissait bien de véhicules interplanétaires. En Belgique, un sénateur réclama une réponse, à ce sujet, du secrétaire d'Etat à

la Défense nationale. Celui-ci mit en doute la « réalité » des soucoupes volantes et affirma que les autorités militaires ne s'y intéressaient pas. En revanche, l'état-major général français créa un bureau particulier pour étudier les observations d'U.F.O.

Les objets se manifestèrent également en Australie. A l'aérodrome de Canberra, le pilote d'un Hawker Sea Fury et une station radar terrestre présentèrent un excellent rapport combiné.

L'agitation se calma au début de 1955 aussi vite qu'elle s'était enflée, mais après avoir fait de nombreux convaincus. Le magazine britannique *Aeroplane*, d'une autorité respectée, donna aussi son opinion. Un de ses rédacteurs brossa un tableau d'ensemble et conclut par ces mots : « A vrai dire, mes amis... je ne sais pas. »

Mais les pays d'au-delà du rideau de fer connurent aussi leur agitation particulière. En octobre 1954, des journaux roumains accusèrent les Etats-Unis de vouloir répandre la « psychose des soucoupes volantes » dans leur pays. Un mois plus tard, le gouvernement hongrois envoya un « expert » devant un microphone, pour expliquer à la population que ces soucoupes volantes n'existaient pas, « que les rapports à leur sujet venaient uniquement des pays bourgeois, où ils étaient inventés par les fauteurs de guerre capitalistes, désireux de détourner l'attention du peuple de leurs difficultés économiques ».

L'Etoile Rouge, organe de l'armée soviétique, dénonça de même les soucoupes volantes comme appartenant à l'arsenal de la propagande capitaliste.

Cependant, en 1955, les U.F.O. intervinrent encore, car, à la veille du 1er mai, alors que tous les programmes de radiodiffusion sont ordinairement consacrés à célébrer la gloire de la Russie, un membre de l'Académie soviétique des Sciences parla sur les ondes pour calmer les craintes du public. Laissant Wall Street et Dulles de

côté, il affirma simplement que les soucoupes volantes n'existaient pas.

Cette agitation était d'autant plus curieuse que ni la presse, ni la radio d'au-delà le rideau de fer ne signalèrent jamais une seule observation d'U.F.O. Il fallait en déduire que la publicité se faisait de bouche en bouche, ce qui démolit la théorie selon laquelle le silence officiel détruirait le mythe des U.F.O. De toute évidence, les gens, en Russie, voyaient aussi « des choses ».

Mais les U.F.O. ne désertaient pas les Etats-Unis pour autant. *Project Blue Book* recevait toujours des rapports, quoique en nombre très inférieur à la moyenne. Le meilleur, sans doute, vint d'un équipage de *B-29* qui rencontra un U.F.O. presque au-dessus de Dayton.

Le 24 mai 1954, vers 11 heures, un *B-29*, muni de quelques caméras d'un nouveau modèle, décolla de Wright Field, un des deux aérodromes de la base de Wright-Patterson, pour se rendre au terrain des essais photographiques de l'Aviation, en Indiana. A midi, il volait, cap à l'ouest, vers 5 000 mètres d'altitude, à environ 22 kilomètres au nord-ouest de Dayton. Un major, spécialiste de la photographie, occupait le siège avant. Tous les viseurs ayant été démontés, il se trouvait comme devant une grande baie vitrée. Il était penché en avant, pour regarder vers le bas, quand il aperçut un objet circulaire, extrêmement brillant, au-dessous et un peu en arrière de l'avion. L'altitude ne pouvait pas être précisée, mais elle ne dépassait pas 1 800 mètres, et l'objet paraissait se déplacer plus vite que le *B-29*. Un rapide calcul, d'après le passage entre deux repères terrestres, indiqua une vitesse de 950 km/h.

Le major appela les autres membres de l'équipage, mais ni le pilote, ni le copilote ne virent l'objet, qui se trouvait alors directement au-dessous de l'appareil. Le

pilote allait dire au major qu'il avait des visions, quand les deux veilleurs de l'arrière aperçurent l'U.F.O. à leur tour.

Le major ne perdit pas la tête et eut le temps de prendre une photographie avec la grande caméra verticale de l'arrière avant la disparition de l'objet.

Cette photographie montra une tache circulaire de lumière, telle que le major l'avait décrite, mais elle ne révéla aucun détail, à cause de la trop forte luminosité de l'objet, qui donna une image surexposée. Toutefois, la forme circulaire n'était pas très nette, les bords étaient flous, mais le fait pouvait s'expliquer de nouveau par la trop forte luminosité ou par un trop grand rapprochement qui avait empêché une bonne mise au point. Il n'y avait aucun moyen de préciser l'altitude, mais si celle de 1 800 mètres, indiquée par le major, était exacte, l'objet devait avoir un diamètre d'environ 37 mètres.

Le capitaine Hardin, chef de *Project Blue Book*, effectua, en liaison avec le laboratoire de Wright-Patterson, une des enquêtes les plus complètes de toute l'histoire des U.F.O., mais ne trouva aucune explication à cette tache de lumière. Le rapport reçut la mention « Inconnu ».

Bien entendu, les opinions furent très diverses. Ceux qui ne croient pas aux soucoupes volantes se bornèrent à dire : « C'est quelque genre de phénomène lumineux », en soulignant qu'on ne trouvait au sol, aucune ombre circulaire. Pas d'ombre, rien de « solide » donc. Mais, en supposant que l'objet se trouvât au-dessus de 1 200 mètres, l'ombre, s'il en avait, devait tomber en dehors de la photographie. Cette théorie ne donne par conséquent rien de positif.

En 1954, l'Aviation reçut environ 450 rapports et juillet fut encore le mois le plus chargé. Il en vint 189 pendant le premier semestre de 1955. Aucun n'a apporté

de fait nouveau. Leur qualité s'est améliorée cependant, ils apportent toujours des preuves indirectes, du même genre que celles présentées au « jury » au début de 1953. Aucun n'a permis de calculer la vitesse ni l'altitude d'un U.F.O., aucune photographie n'a révélé de détails, on n'a trouvé aucun débris solide.

On n'en reste donc au communiqué publié en 1952 :

— L'Aviation n'a jamais nié que des véhicules interplanétaires puissent exister, mais les rapports reçus jusqu'ici n'apportent absolument aucune preuve authentique de leur existence.

A chacun de se faire une opinion. Pour en obtenir une qualifiée j'écrivis à un de mes amis, M. Frederick C. Durant, actuellement directeur d'un centre d'essais du matériel de l'Armée et président de la Fédération astronautique internationale. Celle-ci se compose de toutes les sociétés du monde qui ont pour but de favoriser le progrès de la science astronautique et qui groupent les savants et les ingénieurs les plus éminents dans ce domaine.

M. Durant a consacré de nombreuses heures à étudier les archives du *Project Blue Book* et de plus nombreuses encore à discuter avec des savants dans le monde entier, à ce sujet. Je lui ai donc demandé ce qu'il en pensait. Voici sa réponse :

— Au dernier congrès annuel de la F.A.I., qui s'est tenu à Innsbruck, comme aux précédents (Zurich, 1953, Stuttgart, 1952, et Londres, 1951), aucun des délégués représentant les sociétés astronautiques des pays associés, ne nourrissait des sentiments bien chauds en faveur des soucoupes volantes. Leur attitude était la même que celle des membres de l'American Rocket Society. Autrement dit, il ne paraît pas exister de partisans des soucoupes volantes dans les hautes sphères des sociétés professionnelles.

« Je continue à suivre le sujet surtout parce qu'on

me demande mon avis sur tous les aspects de la navigation interplanétaire. Mon opinion personnelle n'a pas changé depuis quatre ans, bien que je maintienne ma position objective. »

Beaucoup d'autres, parmi les grands savants qu'il m'a été donné de rencontrer pendant que j'étais à la tête de *Project Blue Book*, donneraient, j'en suis sûr, la même réponse : ils n'ont pu découvrir aucune preuve, mais ils maintiennent une attitude d'attente objective. Les rapports demeurent encore trop ponctués de points d'interrogation pour qu'ils puissent en adopter une autre.

J'en connais d'autres qui se contenteraient de rire largement et de dire ensuite : « C'est impossible ! » Mais l'Histoire a déjà enregistré de très nombreuses réponses de ce genre que la suite a révélées comme fort inconsidérées.

Il y a à peine un siècle, deux membres de l'Académie française des Sciences furent privés de leur fauteuil parce qu'ils montraient « des pierres tombées du ciel ». Certains de leurs distingués collègues examinèrent ces pierres et déclarèrent, en substance : « C'est impossible, il ne peut tomber de pierres du ciel. Celles-ci proviennent de rochers frappés par la foudre. »

Nous savons aujourd'hui qu'il s'agissait de météorites.

Il y a cinquante ans, le Dr. Simon Newcomb, astronome de renommée mondiale, premier Américain, depuis Benjamin Franklin, à être admis comme membre correspondant de l'Institut de France, déclara : « C'est impossible ! » en proclamant que pour s'élever dans le ciel autrement que par des ballons gonflés au gaz, il faudrait découvrir une nouvelle matière ou une nouvelle force naturelle.

Le président Truman rapporte, dans ses Mémoires, un autre « C'est impossible ! », prononcé il y a une

dizaine d'années, par l'amiral William D. Leahy, alors son chef d'état-major, au sujet de la bombe atomique.

— C'est la chose la plus stupide que nous ayons jamais faite, lui fait-il dire. La bombe ne fonctionnera jamais, et je parle en spécialiste des explosifs.

Personnellement, je ne crois pas qu'on puisse dire : « C'est impossible ! » Je ne me classe pas précisément parmi les « Croyants », parce que j'ai vu trop de rapports, en apparence inexplicables, s'effondrer dès qu'ils étaient soumis à une enquête un peu poussée. Mais chaque fois que le scepticisme a tendance à l'emporter en moi, je pense à tous les autres, faits par des pilotes et des opérateurs de radar de grande expérience, par des savants, et par d'autres gens sachant ce qu'ils voyaient, qui demeurent sans explication. Parmi eux, les plus convaincants sont ceux où l'observation visuelle se combine avec le repérage au radar. Lorsqu'un radar saisit un U.F.O., qu'un observateur terrestre voit une lumière au même endroit, qu'un avion à réaction décolle pour le chasser, que le pilote le voit à son tour et obtient un contact avec son radar de bord, et que l'objet s'éloigne alors avec une sorte d'impudence, il n'y a pas d'explication possible. Il n'existe pas, sur la terre, d'avions capables de distancer aussi facilement nos derniers appareils à réaction.

Je ne me hasarderai pas à prédire le résultat final de la grande enquête, mais je suis sûr que nous aurons une réponse précise au cours des quelques années qui viennent. Le lancement des satellites terrestres, les progrès réalisés dans les domaines de l'électronique, de la physique nucléaire, de l'astronomie, et de dizaines d'autres sciences, fourniront des éléments qui aideront à résoudre l'énigme. Les méthodes d'enquête et d'analyse se sont améliorées d'une façon considérable depuis 1947 et elles continuent à s'améliorer par l'action diligente du capitaine Charles Hardin, chef actuel du *Project Blue Book*, de son état-major, et avec l'aide de la 4 602e escadrille. Lentement mais sûrement, ils se rapprochent de la réponse définitive, de la preuve.

Cette réponse sera peut-être que tous les U.F.O. aperçus jusqu'à ce jour ont été simplement des objets connus, déformés par les circonstances de l'observation, mais peut-être aussi que les pilotes, les radaristes, les généraux, les industriels, les savants et l'homme de la rue qui m'ont dit : « Je n'y aurais pas cru, si je n'avais vu de mes yeux », avaient raison. Il se peut que la terre soit visitée par des véhicules interplanétaires.

Seul le temps nous permettra de l'affirmer ou de le nier.

FIN

ACHEVÉ D'IMPRIMER
SUR LES PRESSES DES
ÉTABLISSEMENTS DALEX
A MONTROUGE (SEINE)

Dépôt légal n° 191